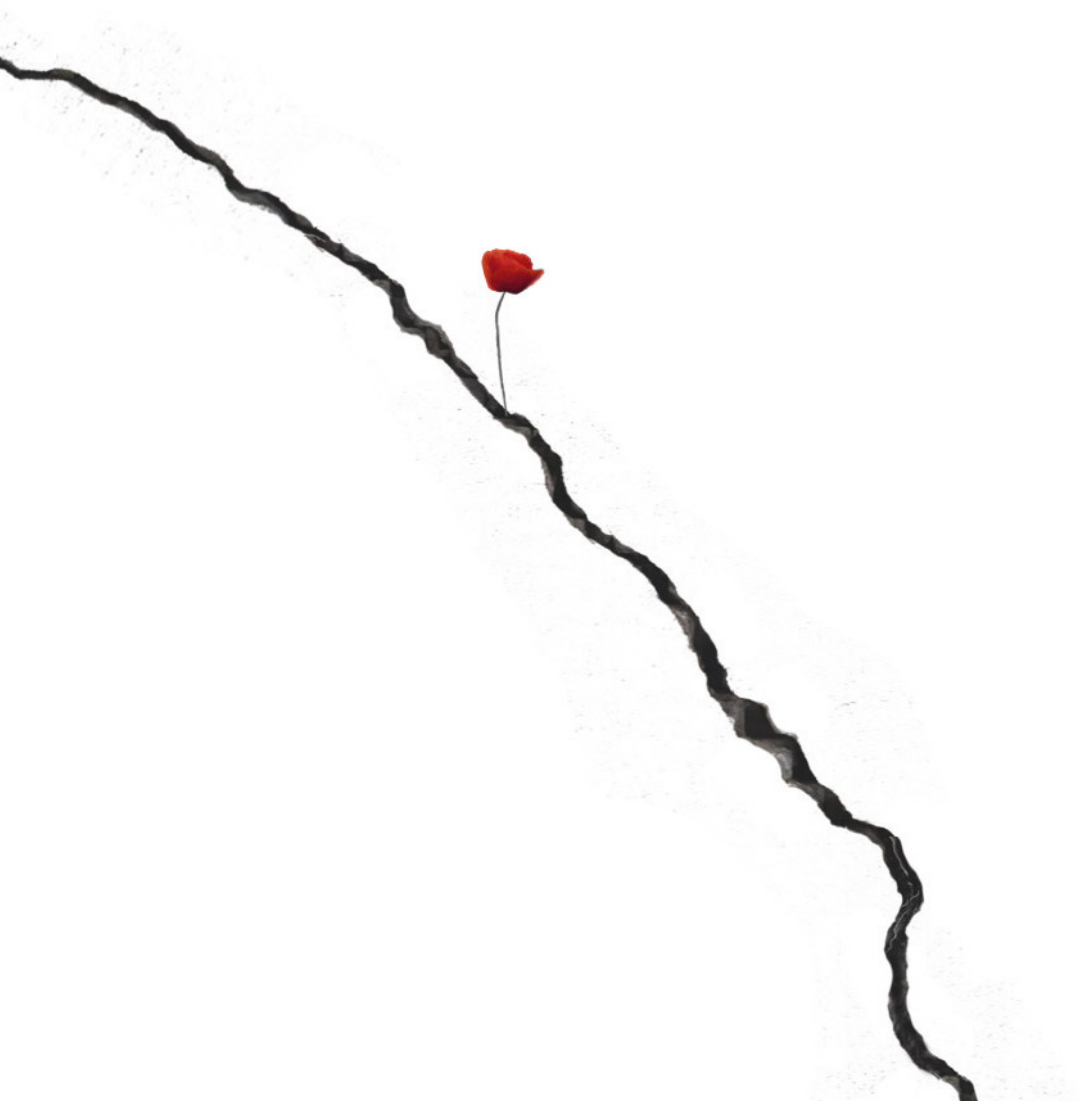


TEORÍA DE GÉNERO Y REGENERACIÓN DE ESPACIOS URBANOS

Grado en Fundamentos para la Arquitectura

Universidad de Sevilla . Curso 2018/19

Clara Lorenzo Asuar



Trabajo Fin de Grado

Grado en Fundamentos para la Arquitectura

Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla

Universidad de Sevilla

Autora: Clara Lorenzo Asuar

Tutora: Julia Molino Barrero

Curso: 2018/19

Agradecimientos,

A mi madre por ser mi referente profesional y a mi padre por inculcarme la pasión por la Arquitectura

A mi tutora por sus buenas reflexiones y su gran apoyo

Por los testimonios prestados para la realización de este trabajo, a mis compañeros de adolescencia, Isabel Fernández Izquierdo, Begoña González López, Ángel Guerrero, Leticia Cortés, María Sánchez y Fran Baena.

ÍNDICE

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1. | Resumen / Abstract | 7 |
| 2. | Introducción | 11 |
| 2.1. | Objetivo | 11 |
| 2.2. | Metodología | 11 |
| 2.3. | Motivación y elección del tema | 11 |
| 3. | Desarrollo | 13 |
| 3.1. | El modelo actual en el urbanismo | 13 |
| 3.2. | Introducción a la Teoría de Género | 17 |
| 3.3. | La ciudad inclusiva | 23 |
| 3.3.1. | Beneficios de la ciudad inclusiva | 23 |
| 3.3.2. | Características de la ciudad inclusiva | 26 |
| 3.4. | Perspectiva de género y estrategias de intervención urbana | 27 |
| 3.4.1. | Gestión espacial del suelo | 27 |
| 3.4.2. | Espacio verde público | 29 |
| 3.4.3. | Infraestructura de transporte | 31 |
| 3.4.4. | Infraestructura energética | 33 |
| 3.4.5. | Diversificación de usos | 34 |
| 3.5. | Aplicación de las estrategias estudiadas en caso práctico | 37 |
| 3.5.1. | Presentación del caso práctico | 37 |
| 3.5.2. | Análisis del caso práctico | 49 |
| 3.5.3. | Aplicación de las estrategias desde la perspectiva de género | 57 |
| 4. | Discusión y conclusiones | 63 |
| 5. | Bibliografía | 65 |
| 6. | Referencias | 68 |

1. Resumen

En este trabajo hablaremos sobre las virtudes y bondades de implementar la perspectiva de género en el diseño urbano como una herramienta de increíble utilidad a la hora de diseñar ciudades.

Reflexionaremos sobre cómo la Arquitectura ha influido en la evolución hacia la sociedad contemporánea actual, observando sus carencias y explorando cómo nuestra profesión puede contribuir al desarrollo de una ciudad pensada para las personas.

Estudiaremos los conceptos básicos de la teoría de género y cómo los roles asociados a cada género condicionan la vida de las personas nada más ser introducidas en la sociedad. Aprenderemos a percibir la situación problemática en la que se encuentran las mujeres, debido al papel que se les ha asignado a lo largo de toda la historia.

Nos dirigimos hacia la búsqueda de una ciudad inclusiva y diversa, teniendo en cuenta los nuevos modos de vida de las sociedades contemporáneas. Buscaremos una nueva percepción de desarrollo, teniendo en cuenta la sostenibilidad como un factor inherente a las ciudades del futuro. Nos centraremos en el estudio del diseño de las ciudades para que las personas, todas ellas, sin distinción de sexo, raza o posición social, se realicen y desarrollen en sociedad.

Para poner en práctica lo teórico, estudiaremos en base a las estrategias de intervención urbana actuales, observando sus carencias, aportando nuevas ideas y aplicando la perspectiva de género a cada una de estas estrategias.

En último lugar, propondremos un caso práctico de intervención para aplicar las estrategias estudiadas. Se realizará un análisis del caso práctico, estableciendo un criterio de selección para la zona de intervención y se realizarán una serie de propuestas de intervención urbana desde la perspectiva de género.

Mis agradecimientos por su interés, lectura y atención.

Abstract

In this research project we will give an approach about the virtues and bounties of implementing the gender perspective in urban design as an incredible and useful tool at the time of designing cities.

We will reflect about how Architecture has influenced in the evolution towards the today's contemporary society, noticing its weaknesses and exploring how our profession can contribute to the development of a design paradigm made for people.

We will study the basic concepts of the gender theory and how the social roles assigned to each gender constrain the life of the people at the time they are introduced in the society. We will learn about how to perceive the problematic situation in which women are involved, doubt to the role they were assigned along the history.

We walk to the pursuit of an inclusive and diverse city, taking into account the contemporary society's new life styles. We will look for a new perception of development, bearing sustainability in mind as an inherent factor of the future cities. We will focus on urban design in order to make everybody develop in society, with no distinction related to sex, race or social position.

In order to put theory into practice, we will study some current urban design strategies, noticing their weaknesses and giving new ideas and applying the gender perspective to each of those strategies.

Lastly, we will propose an intervention case study with the aim of applying the studied strategies. An analysis of the case study will be done, establishing a selection criteria for the intervention area and a range of urban intervention strategies will be proposed applying the gender perspective.

My acknowledgements for your interest, reading and attention.

2. Introducción

2.1. Objetivo

Este trabajo fin de grado tiene como finalidad mostrar la potencialidad de la perspectiva de género para el desarrollo de las ciudades, así como el enriquecimiento que puede suponer para el urbanismo, aportando otros puntos de vista y abriendo nuevas líneas de investigación.

2.2. Metodología

La metodología de trabajo se basa en un primer análisis de la situación actual dentro del Urbanismo, en el que se justifica la necesidad de introducir nuevos parámetros de diseño urbano, haciendo una reflexión crítica de sus características a día de hoy.

Seguidamente, se realizará un análisis de las estrategias de diseño urbanas existentes y se aportará una visión crítica de dichas estrategias desde el punto de vista de la teoría del género.

Por último, para concluir con el trabajo, se realizará una aplicación de dichas estrategias a un caso práctico concreto, proponiendo una serie de intervenciones, lo que ayudará a la comprensión y justificación de este trabajo. Este caso práctico se sitúa en Almendralejo, Badajoz.

2.3. Motivación y elección del tema

La pasión por la arquitectura y el desarrollo futuro de la misma, su influencia en todos los ámbitos de la sociedad y su concepción como herramienta de mejora social, junto con mi preocupación por los temas de carácter social, político y cultural me han llevado a intentar relacionar dos líneas de investigación que siempre había llevado en paralelo, pero que nunca había unido: la arquitectura y los estudios de género.

Si algo he aprendido en esta carrera -a parte de lo que se necesita saber para aprender a ser un arquitecto- es que un arquitecto no puede limitarse al estudio de la ciudad como si fuera un sistema, con una metodología de trabajo que no sale de las cuatro paredes del estudio, sino que debe estudiar las sociedades para poder entender los procesos de interacción social que definirán más tarde sus parámetros de diseño.

El estudio de las sociedades humanas se vería un tanto falto de contenido y

realidad si no contara con los estudios sobre la teoría del género, que visibiliza los fenómenos que afectan concretamente a la mujer como consecuencia de la construcción social que hoy en día conocemos como género. Durante siglos, el diseño de los espacios para el ser humano ha sido pensado bajo la concepción que el hombre ha tenido del mundo, dejando fuera la perspectiva de la mujer, que son la otra mitad de la población.

Las posibilidades que se abren en el campo del urbanismo pueden ser muy positivas aportando la perspectiva de género como herramienta fundamental para el diseño. La arquitectura debe ser consecuente con las necesidades de una sociedad que ha sufrido un cambio drástico en las últimas décadas, admitiendo que hoy en día se dan nuevos modos de vida y nuevas y diversas perspectivas de futuro.

Por otro lado, las condiciones a las que nuestro planeta está sometido me lleva a pensar siempre en la sostenibilidad como un factor que debe interrelacionarse con las nuevas perspectivas aplicadas al urbanismo. En este trabajo también analizaremos la perspectiva de género y la sostenibilidad como dos elementos que van cogidos de la mano y que se influyen mutuamente.

3. Desarrollo

3.1. El modelo actual en el urbanismo

La ciudad es el espacio para la convivencia de los seres humanos dentro de la cual existen una serie de redes y sistemas interrelacionados entre sí, que facilitan la vida diaria de las personas. En estas redes y sistemas vienen reflejadas la identidad y cultura de la sociedad, siendo los arquitectos y urbanistas los encargados de diseñar dichos elementos. Sin embargo, esta relación es bidireccional, pues no solo la sociedad condiciona los parámetros de diseño urbano, sino que los elementos diseñados también influyen sobre el desarrollo de las ciudades y su cultura.

Nos encontramos ante un panorama arquitectónico a escala urbana sumido en las consecuencias de los principios urbanísticos del Movimiento Moderno. Esto significa: la sectorización de las ciudades, la retícula como plantilla de diseño, la ciudad productiva, la ciudad heredada de la Revolución Industrial, y como consecuencia, las personas transformadas en máquinas de producción del sistema capitalista. Todo ello justificado bajo los conceptos de racionalidad y lógica.

La profesión del arquitecto, como la gran mayoría de las profesiones, han sido tradicionalmente ejercida por varones que han dibujado el destino de las ciudades, aplicando su concepción de la ciudad. A lo largo de toda la historia, la profesión del arquitecto ha estado ligada a la realeza y al poder. Así como cada ser humano tiene su propia concepción del mundo, los arquitectos han diseñado la ciudad y el hogar bajo el reflejo de esta concepción que han tenido de la sociedad.

De esta manera, la ciudad se ha diseñado, primero, para los hombres, y segundo, para la concepción que los hombres han tenido sobre las mujeres. Los aspectos de la vida cotidiana que influyen directamente sobre nosotros son aquellos factores que tenemos en cuenta como principales o más importantes a la hora de diseñar la ciudad. Por ello, existe una clara tendencia impregnada en el entorno urbano que refleja quién ha tenido la capacidad (no intelectual, sino facultativa) de decidir sobre el destino de las ciudades.

Nuestra profesión ha tenido en cuenta el factor del tiempo, principalmente en cuanto a elementos de media o pequeña escala. Sin embargo, este factor en cuanto al urbanismo - la gran escala - no ha sido objeto de reflexión en muchos casos. La influencia que el diseño urbano puede tener en la sociedad es indeterminada y voluble, y por ello, puede ser que escapara de la vista

de algún urbanista. No obstante, la optimización del estudio de las posibles repercusiones de nuestras acciones en la ciudad es fundamental. Es la única manera que tenemos, por ahora, de intentar acercarnos en la mayor medida posible a un diseño urbano excelente.

El urbanismo siempre ha existido en la mente de las personas. La necesidad de pensar cómo debe ser la ciudad está intrínseca en el ser humano. Sin embargo, su reconocimiento como disciplina se remonta al siglo XIX. Para analizar la influencia del diseño urbano en la ciudad actual, vamos a hacer una aproximación a los dogmas urbanísticos del siglo pasado. El siguiente texto es una citación del libro *Guía de urbanismo con perspectiva de género* de Marta Román e Isabela Velázquez, y resume de alguna manera el problema al que nos enfrentamos los arquitectos del futuro.

*El esquematismo de Le Corbusier: habitar, trabajar, dormir... olvida demasiadas cosas y pudo ser eficaz en el periodo de reconstrucción europea para solucionar a toda velocidad un problema de falta de alojamientos, pero no puede servir en ningún caso para dar solución a una sociedad absolutamente diferente en la que la igualdad de oportunidades, el cambio climático, el envejecimiento, la exclusión o la sociedad de la información son nuestros nuevos retos.*¹



Fig. 1. Carta de Atenas. Le Corbusier.

¹ Román, M., Velázquez, I., (2008). *Guía de urbanismo con perspectiva de género*. España: Consejería de Política Social, Mujer e Inmigración, p.10.

Los conceptos de razón y lógica, han sido utilizados para fundamentar acciones simplistas en la ciudad, como por ejemplo, la sectorización de la ciudad por usos. Una solución puede ser lógica pero carecer de la complejidad necesaria como para atender a todas las exigencias que un problema complejo, como lo es la ciudad, precisa.

La mayoría de la población hereda los hábitos y forma de vida de sus antecesores. En el modelo de vida que se nos ha inculcado se consideran como acciones necesarias algunas como la creación de un vínculo matrimonial, la compra de una vivienda, asumiendo una deuda hipotecaria en la mayoría de los casos, y la procreación para el mantenimiento y desarrollo del mismo modelo a lo largo del tiempo. Entre otras acciones está la adquisición de un vehículo propio (o incluso dos) para facilitar la vida cotidiana familiar y laboral. El vehículo, sinónimo de riqueza, se percibe como una necesidad. Y lo es realmente, debido al diseño de la infraestructura urbana de movilidad.

Los recorridos de la ciudad se producen de manera poco eficiente, y el mayor precio a pagar es el tiempo que las personas tienen que invertir en sus desplazamientos a lo largo de los días, las semanas y los años. Basta con hacer un cálculo sencillo para darse cuenta del tiempo de vida invertido de aquellas personas que no tienen la suerte de vivir en un lugar cercano a sus lugares de destino y retorno diarios. A esto se suma el importante compromiso al que debemos enfrentarnos en la sociedad del siglo XXI: la sostenibilidad y la protección del medio ambiente.



Fig. 2. Tráfico congestionado en Bangkok, Tailandia.

3.2. Introducción a la Teoría de Género

La teoría de género reflexiona sobre cómo el concepto del género y los distintos roles asociados al mismo influyen en la vida de las personas, condicionándolas e influyendo en todos los aspectos de la vida. Es esencial entender primero la fundamental diferenciación que esta disciplina manifiesta: la separación entre la naturaleza y la cultura, entre el sexo biológico y el género como construcción social. En nuestra sociedad, el género se asigna al nacer en razón al sexo biológico de la persona, adquiriendo ésta, una serie de comportamientos y actitudes asociados intrínsecamente al mismo. Por ello, las vidas de las personas están condicionadas una vez son introducidas en la comunidad.

El género ha tenido tradicionalmente dos identidades, una de ellas ha hecho y escrito la historia, y la otra simplemente la ha hecho. Resulta dificultoso encontrar mujeres en los libros de historia, pero ello no significa que no la hayan construido, de hecho, sin ellas no la hubiera habido. Simplemente no se les ha escuchado, o se ha hecho como que no se las ha oído.

Actualmente existen una serie de tendencias ideológicas que estudian la diversificación del género, una realidad en la que técnicamente deberían existir tantos géneros como personas. Sin embargo, esto supone reforzar los estereotipos de género y volver a reproducir esa segregación de personas según el género con el que se identificasen. La abolición del género como herramienta de control social es una manera sencilla de liberar a las personas de aquello que se supone que deben hacer.

Sin embargo, no podemos avanzar sin explicar el concepto por el cual el análisis de la teoría del género cobra sentido en el contexto social real. El Feminismo surge como defensa de los derechos de la mujer y como respuesta ante las injusticias que la sociedad comete, fundamentándose en los estereotipos de género de las sociedades patriarcales. Es un movimiento y teoría de



Fig. 3. Manifestación de sufragistas en Nueva York, 1918.



Fig. 4. Protestas contra el gobierno británico, 1913.

las libertades fundamentales, elementales y mínimas que el sistema social no garantiza e incluso niega a la mujer. Mucho hemos de agradecer a este movimiento, pues ha sido, sobre todo desde el siglo XX, la llave para la introducción de la mujer en el mundo académico y laboral, y el punto de inflexión para la lucha por los derechos fundamentales de la mujer.

Teniendo en cuenta todo esto, podemos establecer su relación con el urbanismo y la arquitectura.

El objetivo de este trabajo es destacar la teoría del género como una herramienta de increíble utilidad para el desarrollo y la regeneración urbana. Sin embargo, no solo se pretende destacar la utilidad de esta teoría, sino también su importancia, por tener en cuenta la forma de vida y necesidades de las mujeres, que indudablemente han de ser escuchadas. Con esta nueva perspectiva, podemos procurar un desarrollo urbanístico y unas futuras ciudades diseñadas para toda la población, desde todos sus aspectos y toda su diversidad.

Los problemas que acontecen a las mujeres están vinculados con varios aspectos relacionados, a su vez, con sus modos de vida. La introducción de las mujeres al mundo laboral ha supuesto un doble trabajo, pues han tomado el trabajo remunerado sin restar el no remunerado (el trabajo doméstico). El hombre no ha asumido en la misma proporción el peso de las tareas domésticas, y como resultado, tenemos un desequilibrio de repartos de tiempo, volviendo a destacar el tiempo como el elemento fundamental de valor para las personas. Quizás este desequilibrio sea la causa por la que, a partir de la introducción de la mujer en el mundo laboral, la natalidad se ha visto mermada hasta ahora, sobre todo en el mundo occidental.

Si bien se ha destacado este aspecto relacionado con las sociedades occidentales, es debido al contexto donde Almendralejo, nuestro caso de estudio, se encuentra. Nunca olvidemos que el feminismo es un movimiento interseccional que atraviesa todos los niveles de la sociedad. No puede ser un feminismo cuya representación está formada por las experiencias de los grupos sociales más favorecidos, que en la mayor parte de los casos son los que tienen más visibilidad y representación a nivel global.

Muchos aspectos de los modos de vida de las mujeres y los hombres han cambiado. La infraestructura que soporta la vida de las personas -la ciudad- debe servir a este cambio, siendo la teoría del género herramienta fundamental para intervenir en la sociedad por constar del análisis necesario para entender las necesidades de la otra mitad de la población.

El trabajo remunerado como sustentación económica, el cuidado de los pequeños y los mayores, las acciones de compra de los sustentos y el mantenimiento de la vivienda son los principales aspectos de cotidianidad que deberían encontrar respuestas en el urbanismo actual y futuro.

A continuación, vamos a proceder al análisis de las necesidades que las mujeres tienen y que la ciudad debería suplir actualmente y en el futuro.

. La ciudad productiva y la ciudad reproductiva

Una de las principales preocupaciones en el contexto del estudio del urbanismo actual es el problema de los sectores o espacios monofuncionales en la ciudad, como es el caso de los barrios de uso exclusivo residencial.

La ciudad productiva es el centro del comercio, el trabajo y la administración, siendo un espectro que se ha apoderado de los centros urbanos y adjudicado la función de gestor de la ciudad. En ella, los principales protagonistas son los usuarios con representación y poder.

La ciudad reproductiva se sitúa en los alrededores del centro de la ciudad, muchas veces traducida como ensanches o barrios de uso residencial con algunos equipamientos en planta baja intercalados con los portales de acceso a las viviendas. Su función es la de abastecer a la sociedad de individuos nuevos y de asumir la tarea de brindar cuidados a las personas dependientes menores y mayores. En ella habita toda la población durante la noche, sin embargo, durante el día las personas con trabajo remunerado hacen su recorrido a la ciudad productiva y queda desierta la reproductiva, permaneciendo en ella las personas que se dedican al trabajo no remunerado y al trabajo de los cuidados.

La cuestión se centra en cómo analizar las influencias que esta diferenciación tiene en las personas. La sectorización de la ciudad afecta principalmente a la influencia que cada individuo puede tener en la sociedad. Las personas que se relacionan con los centros administrativos y económicos van a tener más representación que las personas que simplemente permanecen en las periferias sin establecer relaciones con los centros de poder. La opinión de este sector de la sociedad se pierde y, lamentablemente, la mayor parte de las personas que permanecen en la ciudad reproductiva son las mujeres.

. Los desplazamientos pendulares y poligonales

El factor de la movilidad es un aspecto determinante en las ciudades. Existe una clara diferenciación entre los recorridos de las mujeres y de los hombres. Los recorridos de las mujeres suelen ser de carácter poligonal, mientras que los de los hombres son de carácter pendular. Así como una línea es uno de los elementos más simples de la geometría, el recorrido pendular es la manera de solucionar los recorridos del urbanismo tal y como lo hemos conocido hasta ahora. A pesar de entenderse a gran escala como una red compleja, esto se debe a la diversidad de recorridos de las personas que hay en la ciudad, pero no a la diversidad del recorrido. Los trayectos de las personas deben ser entendidos de manera compleja, pudiendo evolucionar del movimiento lineal al movimiento poligonal. Los arquitectos y urbanistas deben preocuparse por el tiempo de las personas como el principal bien de valor incomparable con el patrimonio o la riqueza. El ahorro del tiempo en trayectos debería ser una exigencia básica en el diseño urbano, el cual posiblemente se pueda conseguir haciendo más complejos los recorridos en la ciudad. De esta manera se puede conseguir suplir todas las necesidades y llegar a todos los destinos sin deshacer el recorrido ya hecho.

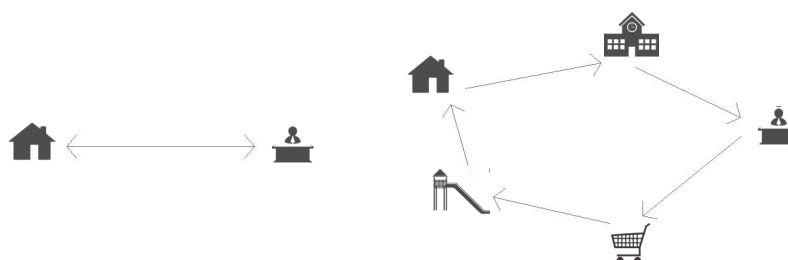


Fig. 5. Recorridos pendulares y poligonales.

. La seguridad en el espacio público

Este aspecto depende directamente de los usos y la zonificación del suelo urbano. En algunos sectores de las ciudades actuales, sobre todo en los sectores perimetrales y monofuncionales, ocurre que el flujo de personas disminuye, no solo durante la noche, sino también durante el día.

El uso del suelo es un factor problemático en el urbanismo actual, siendo la alta densidad poblacional un objetivo a cumplir por parte de los diseños y estrategias urbanos actuales y futuros. Este factor que preocupa a los que estudian el urbanismo desde la perspectiva de género, y que es la seguridad en el espacio público, constituye un elemento de gran importancia, que sin embargo, no se ha tenido en cuenta de manera suficiente en el diseño urbano.

Si planteamos el diseño urbano como un ejercicio consciente de densificación de las áreas urbanas, la seguridad en las calles se vería reforzada. Esto es debido a motivos tan simples como el incremento de la probabilidad de intervención de otras personas que habitan la ciudad en los posibles conflictos que pudieran surgir en el entorno urbano. Además, la probabilidad de que un individuo ejerza actos no lícitos en el entorno urbano disminuye a medida que aumenta la cantidad de personas que hay en una calle.

Por otro lado, un factor que puede mejorar la seguridad en las calles, y que puede lograrse incrementando la densidad de población en los sectores de una ciudad son las relaciones sociales, debido al alto flujo de personas combinado con el diseño de espacios de conexión, pensados para fomentar dichas relaciones. Es importante destacar que nos referimos a tipos de relaciones de carácter cotidiano, y no laboral, entendiendo las relaciones de carácter cotidiano por aquellas que se basan en la cohesión de las vidas de las personas que habitan un barrio o zona concreta de la ciudad. Esta clase de relaciones fomentan climas adecuados de desarrollo para los niños y también entornos seguros para que el trabajo de educar y criar sea más sencillo, así como facilitar el cuidado de las personas mayores.

El último factor ligado al incremento de la seguridad en el espacio público sobre el que vamos a reflexionar son los equipamientos. Un incremento de la densidad de población supone un incremento y diversificación de las necesidades a suplir por parte de ese sector de la ciudad. Esto significa que deberían implementarse equipamientos de carácter diverso en la zona, suponiendo una diversificación de los usos del sector, un aspecto ya discutido anteriormente.

No obstante, es importante destacar el hecho de que un equipamiento es un elemento *nodo* en la ciudad; es un punto en el que se cumplen necesidades y que funciona como punto de tránsito al que acometen recorridos, formalizando la ciudad como un sistema que, representado gráficamente, puede entenderse como una red neuronal, o como las estructuras de fractales que conforman la materia. Volviendo al tema sobre la seguridad en la ciudad, un equipamiento puede considerarse como un sitio seguro por la afluencia de personas que tiene y por la vigilancia que, en la mayoría de los casos, conlleva.

3.3. La ciudad inclusiva

La aportación de nuevas perspectivas para el desarrollo de las ciudades supone un avance hacia la inclusión social. Esto es fundamental para la mejora de los grupos sociales más vulnerables, ya sea por razón de sexo, edad o procedencia.

La supuesta neutralidad del espacio público se ve refutada por los comportamientos que las mujeres deben tomar sobre cómo dar uso del mismo y sobre si deberían dar uso del espacio público bajo ciertas situaciones. Por ello, las experiencias que los hombres y las mujeres tienen en la ciudad son distintas, y es necesario dar atención a ambas en la planificación urbana, construyendo ciudades más heterogéneas y complejas.

A continuación estudiaremos cómo la ciudad inclusiva puede hacer que el entorno urbano esté preparado para las sociedades del futuro, en función de las necesidades que relacionan la discriminación por razón de género con la sostenibilidad y los nuevos modos de vida.

3.3.1. Beneficios de la ciudad inclusiva

Una ciudad inclusiva garantizará la igualdad de oportunidades entre ambos sexos, disolviendo la dicotomía de espacios, proporcionando la flexibilidad que los modelos actuales de familia necesitan. Una ciudad compacta que facilite los recorridos, así como la transición entre los espacios de producción y reproducción, asociándolos en la medida de lo posible.

Permitir la coordinación entre las tareas laborales y domésticas será el factor clave para conseguir que las mujeres dejen de estar condicionadas por su propia naturaleza. El sistema de producción considera la capacidad de procreación femenina, como un problema para acceder a puestos de trabajo de mayor responsabilidad. Esto está suponiendo una disminución progresiva de la natalidad y una inversión de la pirámide poblacional, lo que es contraproducente para el mantenimiento del propio sistema. Aproximadamente, un tercio de las personas que viven en situación de extrema pobreza en el mundo son mujeres. Las malas condiciones laborales, el *techo de cristal*, la precariedad laboral o la brecha salarial son consecuencias directas de la desigualdad. La emancipación de la mujer es fundamental para su participación en la vida política, social y económica, y también,

en su vida profesional. No solo para obtener representación y participación en la sociedad, sino también para su realización personal. Pocas son las mujeres a lo largo de la historia que no han visto sus vidas reducidas a la función reproductora y cuidadora que la sociedad les ha atribuido, sin tener la oportunidad de desarrollarse plenamente en algún campo profesional.

Como ya sabemos, en el mundo occidental actual ha habido un cambio que ha significado la inclusión de la mujer en el mundo laboral, dando como resultado lo que conocemos como la *doble jornada*; una situación en la que se encuentran las mujeres que han decidido desarrollar una profesión sin dejar a un lado la maternidad. La doble jornada de trabajo significa una carga mental increíble que supone muchas veces una desventaja a la hora de rendir en el mundo laboral.

Por esto es tan importante que la ciudad garantice las facilidades para que ambas actividades puedan llevarse a cabo de manera coordinada y equilibrada, sin suponer un sacrificio mental y temporal tan enorme como el que están llevando a cabo las mujeres desde su introducción en el mundo laboral. No solo el urbanismo debe ser partícipe de este cambio, sino también el desarrollo de políticas sociales. Ya que el estado y la economía basan sus decisiones en términos de productividad, éstos deben considerar el trabajo no remunerado que las mujeres hacen por la sociedad, que es un trabajo que “produce” nada menos que seres humanos.

Hasta que esto no se tenga en cuenta, no se puede esperar solucionar el problema de envejecimiento de la población en occidente, que está directamente relacionado con la sostenibilidad del sistema. La disminución de la natalidad junto con el aumento de la esperanza de vida son los factores que provocan el envejecimiento de la población. Sin embargo, no podemos olvidar la problemática de la superpoblación.

¿Es por tanto, la disminución de la natalidad una solución a la superpoblación? Podríamos pensar que es una solución, pero las personas mayores dependen del trabajo de las personas jóvenes. Si las proporciones se desequilibran, el trabajo de los jóvenes no va a ser suficiente para mantener a las personas mayores.

¿Por qué están tan relacionadas las cuestiones de discriminación por razón de sexo y sostenibilidad? La sostenibilidad depende directamente de la natalidad, ya que, la proporción de personas entre los grupos generacionales y entre las áreas del mundo de riqueza y pobreza, así como la cantidad de seres humanos que hay en el mundo en función de los recursos de los que disponemos son factores fundamentales de los que depende el desarrollo humano. La natalidad se verá incrementada o disminuida, dependiendo del desarrollo de las vidas de las mujeres, y es por esto que, la sostenibilidad está directamente relacionada con los estudios de género y la inclusión social. Por lo tanto, los beneficios de la perspectiva de género aplicada al urbanismo para conseguir ciudades inclusivas, están ligados directamente con la sostenibilidad.

Por otro lado, la ciudad inclusiva, al tener una visión más diversa, supondría un nuevo enfoque de la disciplina urbanística. El diseño de las ciudades pasaría a ser un diseño enfocado en la sociedad y no en la economía. La diferencia entre ambos es que uno está enfocado en el cumplimiento de unos estándares y cifras, diseñando el espacio urbano como una aglomeración de espacios (equipamientos, espacios verdes, viario, etc.), mientras que el otro se centra en diseñar la ciudad para las personas, preocupándose por los recorridos y relaciones entre los espacios. Tal vez, hubiera sido más funcional dejar que las ciudades crecieran de manera natural, en lugar de intentar “racionalizar” su trazado. Recientemente, las inquietudes de los profesores de urbanismo en las aulas se centran en cómo se relacionan los espacios, y sin embargo, siguen transmitiendo los dogmas del diseño de la ciudad por sectores diferenciados.

El urbanismo debe pasar a ser una herramienta de intervención para evitar y subsanar las desigualdades, garantizando el mantenimiento de los recursos naturales y teniendo en cuenta los aspectos ambientales y de salud. También debe promover la diversidad, absorbiendo los nuevos planteamientos y las nuevas formas de pensar, fomentando políticas de participación social en las que se analice la vida cotidiana de las personas, que son las que deben formalizar la ciudad. Debe tener en cuenta los fenómenos de superpoblación y globalización, haciendo compactas las ciudades y centrándose en la escala barrio, valorando factores como la proximidad y accesibilidad, y garantizando la

autonomía de los grupos más débiles, como los niños, los jóvenes y las personas mayores. Por último, debe reconocer el valor del trabajo no remunerado, creando las condiciones necesarias para que esté en igualdad de condiciones con el trabajo remunerado, e incluso favorecerlo, por el bienestar que genera a la sociedad, y porque el valor de este trabajo no es comparable al de las actividades económicas. Se trata de un cambio de perspectiva complejo para una problemática también compleja.

3.3.2. Características de la ciudad inclusiva

La ciudad inclusiva garantizará, en primer lugar, la diversidad de espacios para el trabajo remunerado y no remunerado, asegurando la proximidad entre los mismos. De esta manera, se facilita la realización de las tareas diarias de diversa índole a aquellas personas que se dedican simultáneamente a ambos tipos de trabajo.

En segundo lugar, la ciudad inclusiva constará de una infraestructura viaria transformada y regenerada para las personas de a pie, los medios de transporte de pequeña escala y el transporte público. Esto garantizará que las personas de movilidad reducida (incluyendo niños, ancianos y todas aquellas personas que no pueden disponer de automóvil) puedan desplazarse por la ciudad sin depender de otras personas.

En tercer lugar, el espacio público debe contar con medidas de seguridad pasivas, como una buena iluminación. El espacio público durante la noche debe ser para todos, incluyendo los grupos más vulnerables de la sociedad. Por otro lado, el diseño de las calles debe tener una medida de acerado correcta y evitar tener puertas de acceso a edificios y puertas de acceso a vehículos a ambos lados del acerado.

Por último, la ciudad inclusiva debe tener espacios de relación para el disfrute y ocio de todos. Las calles deben transformarse en espacios de relación, no sirviendo solo como espacios de tránsito y estacionamiento. Los espacios de relación también pueden integrarse con edificios de carácter público, y comportarse como una red que atraviesa la ciudad por puntos, en sintonía con la infraestructura de transporte.

3.4. Perspectiva de género y estrategias de intervención urbana

Las estrategias de intervención urbana actuales están enfocadas en gran medida a la sostenibilidad y a la puesta en valor de los centros urbanos. Nuevas preocupaciones surgen en torno a temas como la inclusión social, la gestión ambiental, la agricultura urbana o la inclusión de la mujer; y han pasado a ser el fundamento para el desarrollo de un urbanismo más social y más adaptado a nuestro tiempo. El análisis de las corrientes actuales en el urbanismo es crucial a la hora de implementar una herramienta de carácter transversal, como lo es la teoría de género. Por ello, vamos a estudiar los componentes que han de tenerse en cuenta a la hora de establecer un diseño estratégico.

3.4.1. Gestión espacial del suelo

Uno de los principales motivos que preocupan al urbanismo actual es la gestión espacial del suelo. La ciudad horizontal ha sido un modo de desarrollo que ha significado la expansión del territorio urbano, reduciendo el porcentaje de espacio dedicado a los hábitats naturales de los animales y el espacio dedicado a la agricultura.

Un aspecto importante a señalar es que la base de la economía de las sociedades está en la agricultura. El grano, incluyendo no solo los cereales, sino también las leguminosas, son el sustento alimenticio con más potencial desde la perspectiva de la sostenibilidad. Para su producción se necesitan menos cantidad de recursos que para generar productos de origen animal. Por ello, la gestión del suelo debe tener como objetivos el equilibrio entre el espacio urbano y rural; un equilibrio adaptado a las necesidades de la sociedad actual, que se ve sumida en problemáticas de la envergadura de la superpoblación, el cambio climático o la falta de recursos energéticos no renovables.

En la siguiente imagen se muestra una parte de la región de Limburgo, en Bélgica, en la que se puede observar la problemática de la expansión horizontal entre las ciudades de Hasselt, Genk, Zonhoven y Houthalen-Helchteren. Estas ciudades constan de un tejido urbano en el que la vivienda suele ser de planta baja más dos en medianería, en las zonas más centrales y periféricas en las ciudades, y aisladas, en parcelas individuales alineadas a los viarios de comunicación en los entornos rurales. También cabe destacar cómo las áreas dedicadas a la agricultura quedan

en la periferia de las ciudades, pudiéndose apreciar sobre todo en la ciudad de Hasselt, en la que los cultivos están dispuestos en torno al sur, este y oeste de la ciudad. Estas características suponen un problema de desarrollo que ahora mismo se está intentando solucionar a través de medidas estratégicas para el aumento de la densidad de población.

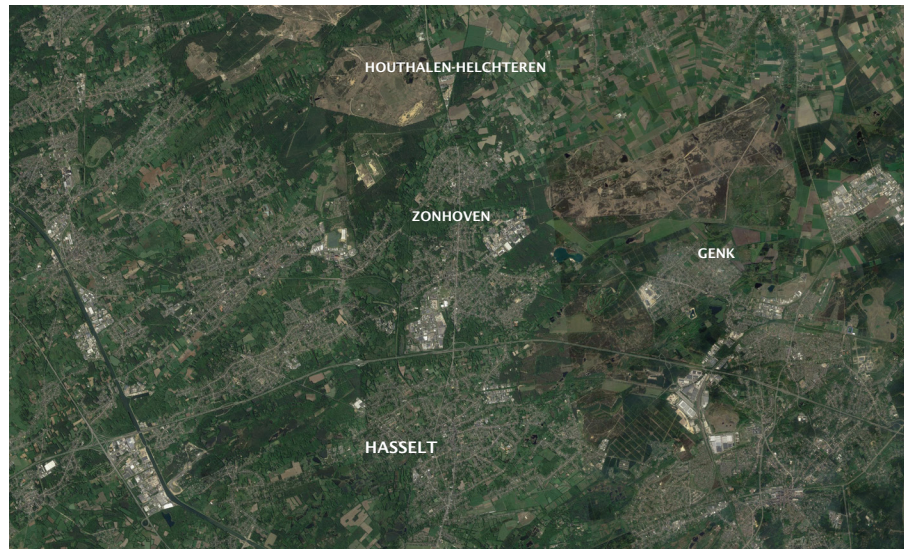


Fig. 6. Sector de la provincia de Limburgo, Bélgica.

Otro ejemplo es la comparación entre las ciudades de Amberes y Sevilla. Ambas han crecido en entornos culturales y climáticos completamente distintos, de ahí que sus tramas urbanas tengan un patrón de crecimiento diferente. Sin embargo, el tejido urbano sevillano es mucho más compacto que el antuerpiense, ya que la densidad de población de Sevilla es casi el doble que la de Amberes, siendo su ocupación territorial aproximadamente la misma, aunque un poco mayor la de Amberes.



Fig. 7. Área metropolitana de Sevilla.
Densidad: 4869.55 hab/km²



Fig. 8. Área metropolitana de Amberes.
Densidad: 2558.54 hab/km²

Este ejemplo entendido desde la perspectiva de género explicaría uno de los puntos tratados anteriormente: la seguridad en la ciudad ligado a la densidad de población. Por lo tanto, no es solo una estrategia para la sostenibilidad, sino también para mejorar la seguridad de la ciudad y, por consiguiente, para asegurar en la medida de lo posible el derecho de las mujeres a caminar con tranquilidad por el espacio público.

La desigualdad que sufren las personas por el hecho de haber nacido mujer se ve reflejada, primero, en la educación que reciben; en los consejos de advertencia y prohibiciones, y segundo, en las experiencias reales de abuso y hostigamiento que se ven en los medios de comunicación y que también aparecen en las historias y películas con las que se educa a la población.

3.4.2. Espacio verde público

Por otro lado, existe otro factor a analizar relacionado con la gestión espacial del suelo, que es el espacio verde público. Cuando hablamos sobre espacios verdes en el contexto urbano, pensamos en espacios de ocio, descanso y recreo, que funcionan como pulmones de la ciudad, que ayudan a mejorar la calidad del aire, y que son el hábitat de algunos pequeños animales. No obstante, no deberíamos imaginar el espacio verde público como lo hemos hecho hasta ahora, percibiéndolo como áreas delimitadas por una línea, sino que deberíamos pensar el espacio verde público como una red que se desarrolla por toda la ciudad, como lo hace la estructura viaria.



Fig. 9. Concurso de anteproyecto para el corredor verde de Cali en Colombia. Autoría: Espacio Colectivo Arquitectos y Opus.

De esta manera, podríamos crear un nuevo planteamiento acerca de cómo podrían ser los espacios verdes para las ciudades del futuro, y aplicar este concepto al diseño de las ciudades.

Pensemos por un momento que el espacio verde público tuviera una función complementaria a la que tiene actualmente, y que, pudiéramos dotar a esos espacios de áreas de cultivo colectivo que introdujeran a la agricultura de nuevo en la ciudad, sin dejarla en las periferias. Esto supondría familiarizar de nuevo a la sociedad con la agricultura; una de las actividades más antiguas del ser humano que ha ido quedando cada vez más oculta y relegada a las clases sociales más bajas.

Se podría incluso llegar a imaginar que la transformación del espacio verde público significaría el desarrollo de una infraestructura que ayude a la movilidad en una ciudad, sea creando viario para bicicletas o sistemas de transporte de pequeña escala, como motocicletas o aparatos de transporte eléctricos. Consiste en tratar al espacio verde público como se ha tratado a la infraestructura de transporte, entendiendo que ambas tienen la misma importancia en la ciudad y que, en cierto modo, son antagónicas. Así, tendríamos varios modelos para formalizar el espacio verde público, dependiendo de la zona de la ciudad en la que esté.



Fig. 10. Infraestructura de transporte ligada al espacio verde.

Un espacio verde urbano de calidad ayuda a proporcionar espacios para el recreo y cuidados, teniendo en cuenta la calidad de vida de las personas. Implementando las funciones de transporte y agricultura urbana se podrían aportar mejoras de gran interés, como el impulso del comercio local o la facilidad de

transporte para las mujeres, los jóvenes y los niños, que son los sectores de la sociedad que más utilizan el transporte urbano y otros tipos de dispositivos distintos del automóvil.

3.4.3. Infraestructura de transporte

Al mismo tiempo, debemos aportar relevancia al hecho de que la ciudad, a partir del siglo XX, ha sido diseñada para los coches, y no para las personas. La infraestructura viaria ha ido apoderándose poco a poco del espacio de la ciudad, estableciendo una jerarquía que, a veces, hace de la ciudad un entorno hostil para el humano de a pie. Muchas estrategias de intervención urbana, especialmente en los centros históricos, estudian la restricción del acceso a los vehículos y la peatonalización de las calles en los centros de las ciudades.

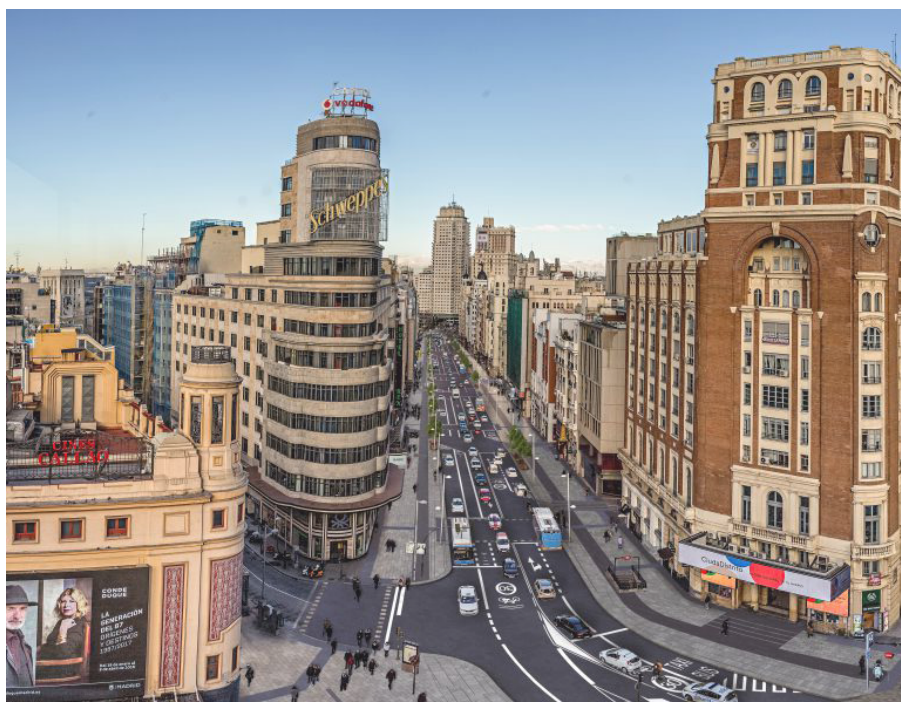


Fig. 11. Gran Vía, Madrid.

Esta clase de decisiones están ayudando a revitalizar los centros y a devolverles la importancia que merecen, pero sobre todo, a devolver la ciudad al peatón. De esta manera, no solo se reestructura la jerarquía, desde el punto de vista del transporte en la ciudad, sino que también se logran mejoras en la calidad del aire, debido a la reducción de las emisiones contaminantes de los vehículos, y se promueve la inversión por parte de los ayuntamientos en el transporte urbano y otros tipos de trans-

portes alternativos que se están incentivando actualmente. Algunos ejemplos son las empresas que proporcionan el alquiler e intercambio de vehículos de motor o eléctricos de dos ruedas, y bicicletas de alquiler. Si dejamos el viario exclusivamente necesario, mientras reducimos la cantidad de vehículos que circulan por las carreteras, el transporte público podría tomar más protagonismo y ganar fluidez.

En lo relacionado con las desigualdades con razón de género, es importante subrayar el hecho de que los propietarios de automóviles son mayoritariamente hombres. Esto es debido a que las mujeres tradicionalmente no solían conducir y también a que los hombres siempre tuvieron actividad en el mundo laboral, por lo que actualmente, todavía siguen ocupando la mayor parte de los puestos representativos y de poder que suponen una retribución económica mayor. No es coincidencia que la ciudad esté diseñada para los vehículos; es simplemente el resultado del diseño de la ciudad desde la perspectiva hegemónica de quienes han podido diseñarla.

A veces, para analizar la sociedad es útil mirar hacia otras sociedades distintas, ya que entre ellas suele existir un desfase temporal, pues no todas avanzan al mismo ritmo. Podemos reflexionar sobre el caso de Arabia Saudí; un país en el que el cuerpo del derecho islámico está basado en la *sharí*a, y que recientemente ha permitido la expedición de títulos de conducir a las mujeres, quienes por ejemplo, en el caso de aquellas con mayor solvencia económica, solían desplazarse de un sitio hacia otro mediante chófers o taxistas personales de confianza, normalmente contratados por los tutores legales de estas mujeres.



Fig. 12. Conductora saudí mostrando su licencia de conducir.

3.4.4. Infraestructura energética

La optimización de la infraestructura de transporte supondría un ahorro, a su vez, del gasto energético global. El diseño urbano consta de distintos tipos de infraestructuras y redes para dar soporte al desarrollo de las ciudades. Sin embargo, existe un tipo de infraestructura que debería progresar en otra vertiente, que es la infraestructura de la energía.

Contamos con infraestructuras de todo tipo y cada vez se invierte más en infraestructuras para la generación de energía sostenible. No obstante, se podrían realizar propuestas para introducir la infraestructura de las energías sostenibles en las ciudades, como por ejemplo, el desarrollo de una norma urbanística que obligue en ciertos casos a disponer placas solares fotovoltaicas, ya sea en las cubiertas como en las fachadas de un edificio.

Otra sugerencia podría ser el diseño de un cerramiento exterior en el caso de los edificios altos y rascacielos para implementar numerosas y pequeñas turbinas conectadas a generadores de energía eólica. En definitiva, transformar los edificios en pequeños generadores de energía y que, cada elemento en la ciudad tenga diversas funciones.

Este aspecto del diseño urbano no parece tener relación directa con los principios de la teoría del género, pero en cualquier caso, son una importante herramienta para el diseño de las ciudades. Invirtiendo en los medios de producción necesarios para el desarrollo de una infraestructura sostenible, las instalaciones urbanas que ayudan a la seguridad y bienestar en el espacio público pueden verse respaldadas por un aporte energético. Así, no habría que disputar sobre las prioridades a la hora de distribuir la energía eléctrica para los distintos usos urbanos.

Por ejemplo, si relacionamos el aspecto energético con la temática de la movilidad y los problemas de desigualdad en las ciudades, se podría desarrollar un diseño de abastecimiento energético para un sistema de transporte urbano público nocturno (más desarrollado que los sistemas actuales, que normalmente tienen un horario muy limitado), con el fin de solucionar uno de los mayores impedimentos que tienen las mujeres, sobre todo

las mujeres jóvenes, a la hora de regresar a casa de noche. Este tipo de soluciones parecen de poca relevancia, pero suponen una diferencia significativa en cuanto a la seguridad ciudadana.

3.4.5. Diversificación de usos

La implementación de nuevos usos en los sectores de una ciudad es una de las estrategias de intervención más comunes en el urbanismo actual. Esto ayuda a que cada barrio de la ciudad tenga cierta independencia y que se favorezcan las relaciones sociales dentro del mismo barrio e incluso entre distintos barrios. En cualquier caso, es la reparación de las consecuencias del experimento de zonificación realizado en las ciudades.

Los nuevos modos de vida en los que las tareas y las funciones de las personas no están tan delimitadas exigen ciudades más funcionales que ofrezcan flexibilidad en un momento en el que el tiempo es la carencia principal y lo primero que se vende para conseguir retribución económica. Además de proyectos urbanísticos, también hay proyectos de menor escala que hacen híbridos los propios edificios. Esta también es una herramienta que se debe tener en cuenta, ya que en el caso de los edificios verticales, ayuda al desarrollo de toda la ciudad -y no solo la vivienda- también de forma vertical.

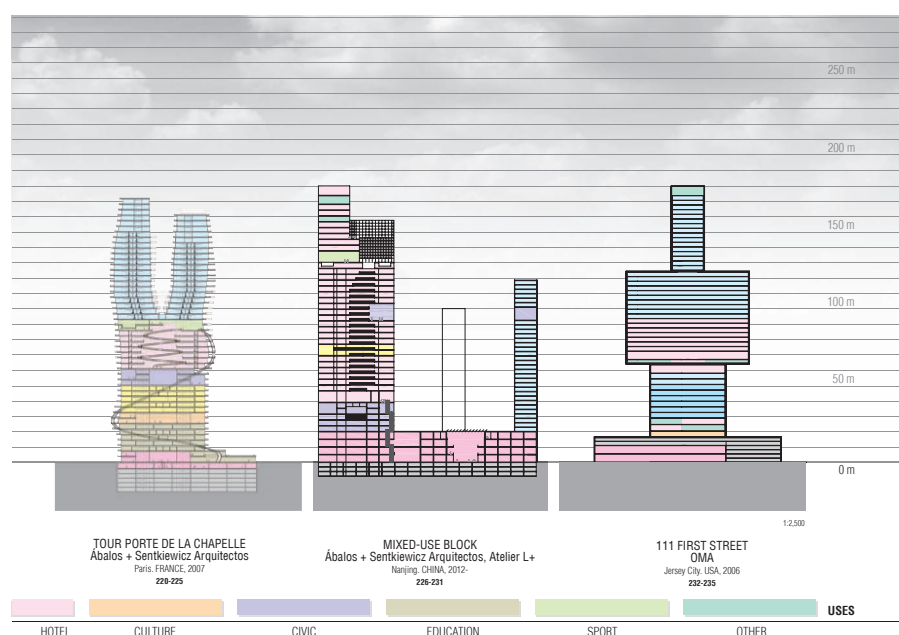


Fig. 13. Analysis of uses by sections and percentages.
a+t research group, (2014). *This is Hybrid. An analysis of mixed-use buildings*. Ed: a+t architecture publisher

Los usos diversos en un sector incrementan la afluencia de personas y garantizan que los barrios sean ricos en actividad y funcionalidad, y en cierto modo, también aumentan la seguridad. Las calles más frecuentadas normalmente son las mejor cuidadas y en las que se invierte dinero para su mejora y mantenimiento.

Por otro lado, todo esto tiene relación directa con la problemática de los recorridos, que supondría una reducción de los trayectos diarios, y el fomento de los desplazamientos poligonales, tan necesarios hoy en día para atender a la diversidad de los modos de vida de la sociedad contemporánea.

En la ciudad se priorizan los espacios dedicados a la producción, dejando los espacios dedicados a la reproducción relegados en el interior de las viviendas o en zonas muy concretas de la ciudad. El descenso de la natalidad y el envejecimiento de las sociedades contemporáneas occidentales es el simple resultado de estas políticas que afectan a aquellos factores que influyen en la ciudad, entre ellos el diseño urbano. No es de extrañar que los sectores políticos se pregunten el por qué de este cambio en la sociedad. ¿Es un cambio en la mentalidad, o tal vez es consecuencia de otros agentes de mayor entidad -como el Urbanismo- cuya influencia en la sociedad es tan compleja de analizar?

En relación con la teoría de género, sabemos que las mujeres, todavía y desgraciadamente, suelen tener unos ritmos distintos para cumplir las responsabilidades laborales, de cuidados domésticos y familiares, entre los que se incluyen el mantenimiento del hogar, los sustentos alimenticios y otras actividades comerciales. Por ello, las estrategias de diseño urbano deben facilitar aspectos como los recorridos y la diversificación, los espacios verdes y de relación, facilitando así la convivencia y cohesión social.

El problema de los repartos del trabajo tiene su origen en la distinción de las funciones por sexo, lo que ha condicionado el diseño urbano para llegar a ser tal y como lo conocemos hoy en día. A pesar de ello, el diseño urbano está evolucionando, acercándose a visiones y perspectivas más plurales, sociales y sostenibles.

Esto se da de manera lenta, ya que la sociedad y el urbanismo son dos elementos que se influyen mutuamente, pues uno es el reflejo del otro y viceversa.

A pesar de los cambios en las relaciones familiares, el diseño de las ciudades sigue siendo, en gran medida, heredero de una división sexual del trabajo que considera que actividad doméstica y actividad productiva son independientes y deben estar situadas, por tanto, en espacios y horarios distintos.²

La anterior cita refleja perfectamente que el diseño urbano debe evolucionar tan pronto como sea posible. La sociedad está cambiando a un ritmo incalculable, y los arquitectos debemos aprender y evolucionar a tiempo.

² Innerarity Grau, C., Sancho Martínez, A., (2014). *Ciudad y ciudadanía. Un análisis de los planes estratégicos de desarrollo urbano desde la perspectiva de género*. España: Investigaciones feministas, vol. 5, 342-370, p. 345

3.5. Aplicación de las estrategias estudiadas en caso práctico

3.5.1. Presentación del caso práctico

El caso de estudio se localiza en Extremadura, en la provincia de Badajoz, siendo la capital de la comarca de Tierra de Barros, Almendralejo. Con 33.468 habitantes (2018), actualmente es conocida como «Ciudad del Cava», debido a la buena calidad del cava producido desde los años 80, ya que se encuentra en una de las tierras más fértiles de Extremadura y es cruzada por la Ruta de la Plata. También es conocida como «Ciudad del Romanticismo» por ser el lugar de nacimiento de dos grandes poetas de este movimiento literario, José de Espronceda y Carolina Coronado.

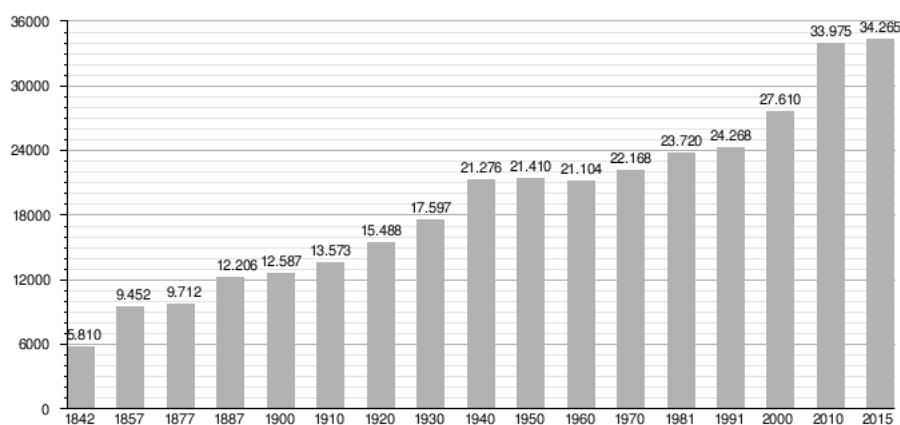


Fig. 14. Evolución demográfica de Almendralejo desde 1842 hasta 2015.

El crecimiento demográfico de esta ciudad a lo largo del siglo XX se caracteriza por tres grandes incrementos poblacionales: el primero en la década de los años 30, el segundo en la década de los 90 y el tercero en la primera década del segundo milenio.

La ciudad cuenta con un importante patrimonio dentro del que cabe destacar la Iglesia Parroquial de Nuestra Señora de la Purificación (1494), de estilo gótico tardío, con una torre de estilo herreriano y detalles barrocos y platerescos. Por otro lado, el Palacio de Monsalud (1752) -en el que nació José de Espronceda- constituye el actual ayuntamiento. El Círculo Mercantil (1924) es un edificio de influencias eclécticas cuyo encargo estaba pensado inicialmente para el arquitecto Aníbal González, quien se hallaba inmerso en proyecto de la Gran Exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929.

El edificio fue realizado finalmente por Juan José López Sáez, siendo su uso de hospedaje y actividades de ocio. El Círculo Mercantil no es el único edificio emblemático de ocio en Almendralejo, ya que anteriormente, en el año 1895, se creó la Sociedad El Obrero Extremeño, de influencia neoclásica y con una finalidad recreativa y cultural. El Teatro Carolina Coronado, la Plaza de Toros o el Palacio de Justicia son otros de los elementos arquitectónicos más importantes de Almendralejo.

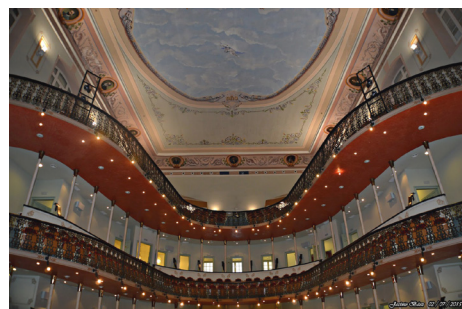


Fig. 15. Parroquia de la Purificación. Fig.16. Palacio de Monsalud. Fig.17. Círculo Mercantil. Fig.18. El Obrero Extremeño. Fig.19. Teatro Carolina Coronado. Fig. 20. Palacio de Justicia. Fig.21. Plaza de Toros.

En cuanto al origen del asentamiento urbano, existen varios factores que propiciaron su aparición. El primero es su proximidad a la Vía de la Plata, que fue un eje fundamental de comunicación, y su alineación con Mérida, la antigua *Emerita Augusta* para los romanos. El segundo es la abundancia de pequeños núcleos de población a sus alrededores. Y el tercero es la presencia de un curso de agua; el arroyo Caganchas al sur del asentamiento.



Fig. 22. Comarca Tierra de Barros. Vías de comunicación y núcleos de población principales.

En el patrón de desarrollo de Almendralejo, y de los núcleos urbanos en la baja Extremadura, predomina el crecimiento en torno a las vías principales de comunicación y el trazado urbano siguiendo las curvas de nivel, con calles alargadas conectadas unas con otras a través de otras más cortas que suelen tener gran pendiente. Aún así, esto solo se da en algunas calles más cercanas al centro, pues el paisaje de la ciudad es general y mayoritariamente horizontal.

Los trazados del centro histórico, desde la parroquia y el ayuntamiento, se configuran con forma de almendra, lo que podría ser consecuencia de un crecimiento condicionado por alguna delimitación primitiva del asentamiento urbano. El núcleo de población se desarrolla en torno a un eje principal que conecta el ayuntamiento con la parroquia y la zona comercial, que se corresponde actualmente con el Parque de Espronceda. La situación de cada uno de estos espacios no es aleatoria. La parroquia está situada en la cota más elevada, mientras que, la zona comercial está situada junto al arroyo Cagancha, donde abre-

vaba el ganado y desde donde partía un camino que conectaba el núcleo de población con las poblaciones al suroeste. A partir de aquí, la calle Real, y otras calles que fueron desarrollándose alineadas con las curvas de nivel fueron formalizando la trama urbana del centro histórico. En la siguiente imagen se muestra el primer plano conocido de Almendralejo, realizado para el vecindario de Antonio Martínez en 1665.

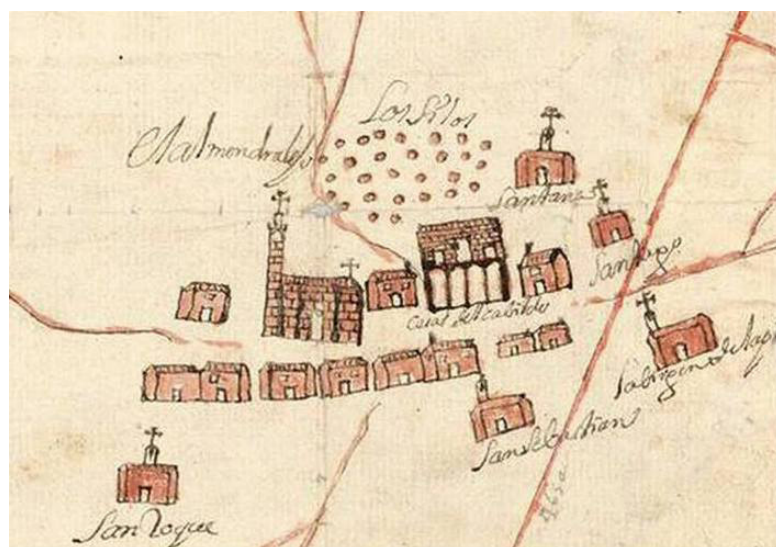


Fig. 23. Plano de Almendralejo, 1665.

En realidad, el 'plano' de 1665 es de un dibujo, pues carece de las características necesarias para considerarlo un plano, pero ofrece una imagen sencilla para entender cómo era la ciudad durante ese periodo.

Podemos observar que la iglesia principal es la parroquia de la Purificación, a partir de la cual parten los caminos que conectan el centro con las distintas ermitas que lo rodeaban, y que la trama urbana se fue desarrollando en dirección a esas ermitas.



Fig. 24. Plano de Alondratejo. Claudio Coello, 1863.

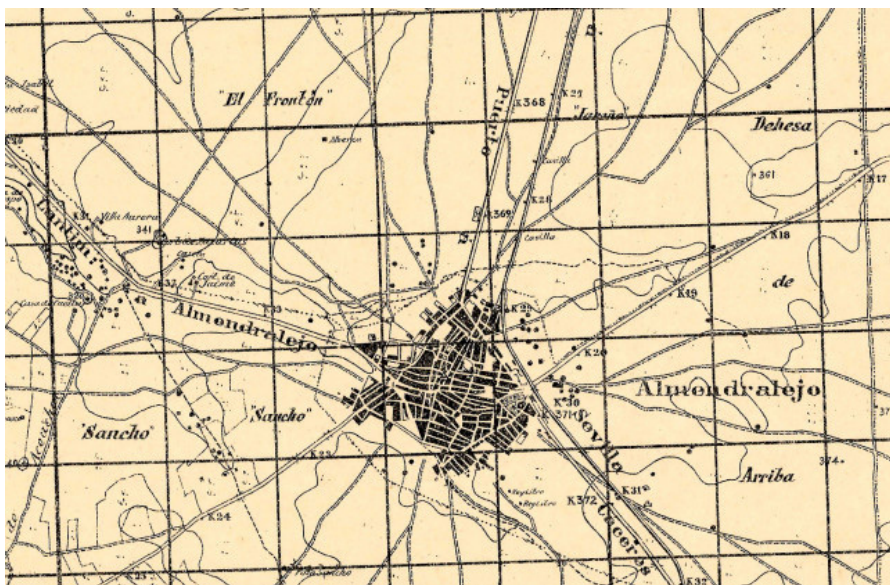


Fig. 25. Plano de Alondratejo, 1938.

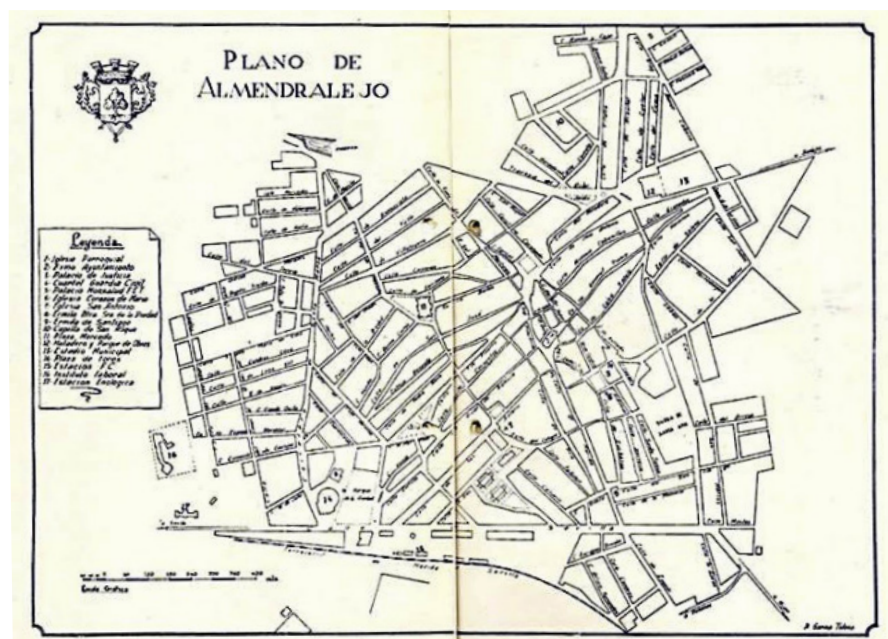


Fig. 26. Plano de Almendralejo, 1956.

Analizando la planimetría histórica, podemos observar que en el año 1863 el trazado de lo que hoy consideramos el centro histórico está casi completo.

En el de 1938, ya podemos ver que la trama urbana comienza a expandirse en torno a los lindes del mismo

En el plano de 1956 empiezan a surgir las tramas ortogonales propias de la regulación urbanística del suelo, expandiéndose hacia el noreste, sureste y suroeste, donde se encuentran las principales vías de comunicación: el desvío de la Autovía de la Plata (N-630 o Avenida Presidente Juan Carlos Rodríguez Ibarra) y la carretera Santa Marta.

A partir de los límites del centro histórico comienzan a desarrollarse con rapidez el resto de barrios que forman Almendralejo, tal y como lo conocemos hoy en día. Alrededor del centro histórico, por el sur y el sureste, tenemos el barrio de San José. Tras este barrio surgió un ensanchamiento hacia el sureste, característico por los equipamientos que posee y por el crecimiento de tejido de tipo residencial de baja densidad con viviendas adosadas. En la zona oeste y suroeste que rodea al centro histórico, tenemos los barrios de San Roque, las Mercedes y la Paz. Por la zona este se desarrolla, a lo largo de la carretera N-630, el barrio de la Farola.

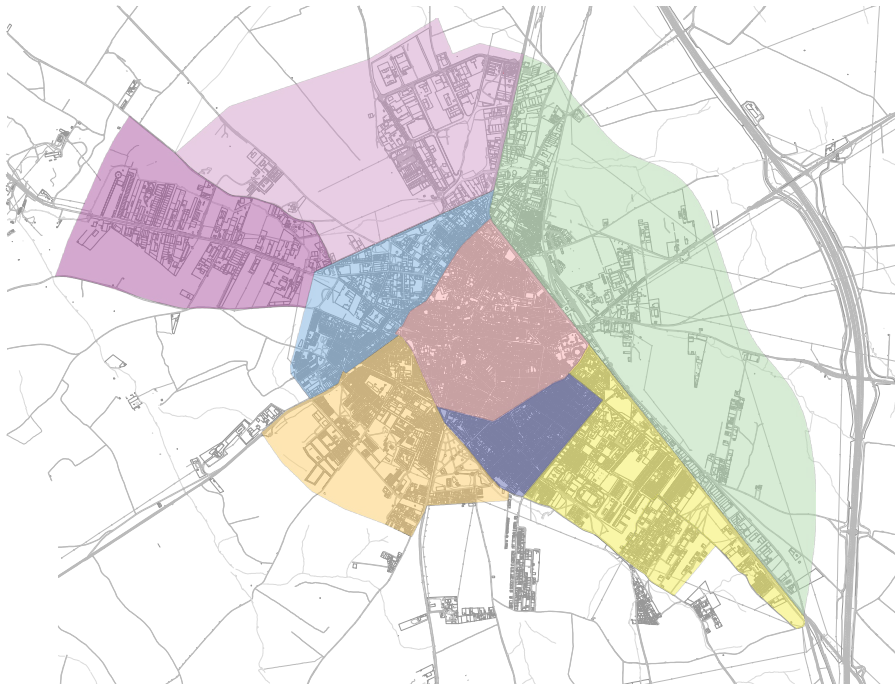


Fig. 27. Áreas de crecimiento urbano de Almendralejo.

Los espacios verdes son, en su mayoría, parques, siendo los principales el parque de la Piedad, el parque de las Mercedes, el parque del Espolón, el parque de Espronceda, el parque de Santa Clara y el parque de las Palmeras. El tejido de espacios verdes es puntual, y un tanto escaso o a veces inexistente a lo largo de las calles. Durante el verano pueden alcanzarse los 40°C, y las calles de la ciudad, que suelen tener una anchura considerable, no tienen las condiciones adecuadas para proteger a la ciudad de las altas temperaturas que se alcanzan. La anchura, junto con la falta de arbolado en muchas calles y la falta de sistemas de soleamiento y protección solar provocan una atmósfera un tanto hostil en las horas de mayor incidencia solar durante los meses de julio y agosto.



Fig. 28. Parque de Espronceda, Almendralejo. Autoría: Jacinto B. R.

Existen tres puntos de entrada y salida fundamentales; la N-630 es la vía que conecta Almendralejo con las salidas hacia Mérida y Sevilla, mientras que, la calle Badajoz conecta Almendralejo con Badajoz, siendo ésta última de menor entidad que la anterior.

El tejido industrial se desarrolla cercano a estas vías de comunicación. Hay un tejido industrial de carácter diverso, aunque predomina la industria del vino y la aceituna. Se puede observar que las naves industriales se desarrollan como “espina de pez” en las salidas hacia Sevilla, Mérida y Badajoz. En la zona más al norte se da un tejido industrial conformado en manzanas, que se conoce como el polígono industrial o *El Ferial*, que acoge estos usos y la celebración de la feria de Almendralejo en verano (aunque los actos principales tienen lugar en los espacios más representativos de la ciudad, como el parque de la Piedad).



Fig. 29. Vías principales de comunicación de Almendralejo.

Tras esta introducción sobre el caso práctico, vamos a proceder al análisis de tres de los barrios en los que he observado más carencias y potencialidades. Para ello, estableceremos un criterio de selección de la zona de intervención, teniendo en cuenta la problemática que hemos analizado anteriormente, en relación a las ciudades y su diseño. Consideraremos factores como la densidad urbana, los usos, la movilidad, los espacios verdes y de relación en cada uno de esos barrios.

El criterio de selección de la zona de intervención se ha formalizado teniendo en cuenta mi experiencia propia y la experiencia de los habitantes de Almendralejo a los que he consultado para realizar este trabajo, las zonas a estudiar son las siguientes:



Fig. 30. Plano de Almendralejo, la Farola.

. La Farola: es un barrio situado al este de la ciudad, al otro lado de la Avenida Presidente Juan Carlos Rodríguez Ibarra (N-630), la principal vía de comunicación que conecta la provincia de Badajoz con Cáceres por el norte y con Sevilla por el sur. Este límite deja a la barriada de la Farola aislada del resto de la ciudad, predominando el uso residencial e industrial en todo el ámbito. Se produce un límite en el que se manifiestan sucesos como la existencia de viviendas unifamiliares que dan directamente a una vía de cuatro carriles con estacionamientos a ambos lados y acerados de dos metros.



Fig. 31. Avenida Juan Carlos Rodríguez Ibarra (N-630), Almendralejo.



Fig. 32. Plano de Almendralejo, *las 300*.

. *Las 300*: este pequeño sector se localiza al sur, junto a una de las vías principales de circulación, la Avenida América, el parque de las Mercedes y justo en la desembocadura de la Avenida de la Paz. Anteriormente, este barrio era una zona mucho más problemática, pero gracias a las intervenciones urbanísticas para mejorar la Avenida de la Paz y el parque de las Mercedes, esta zona y el sector suroeste de la ciudad mejoraron en gran medida. Se restringió, en parte, el tránsito de coches en la Avenida de la Paz y se mejoró considerablemente el aspecto y calidad del parque de las Mercedes.



Fig. 33. Las 300 viviendas, Almendralejo.



Fig. 34. Plano de Almendralejo, San José.

. San José: esta zona de la ciudad se encuentra separada del centro histórico por la Calle Santa Marta (en continuación con la Avenida América) y es una zona cuyo uso principal es el residencial, siendo la tipología predominante la de vivienda unifamiliar. La carencia de equipamientos, la retícula ortogonal de calles infinitas, la calzada de un único sentido con estacionamientos a ambos lados, la carencia de espacios de relación y la escasez de iluminación han convertido a este sector en la parte de la ciudad considerada más problemática de Almendralejo. Ya no solo por la poca permeabilidad que presenta el barrio, sino también por la formalización de su trazado, que dificulta en gran medida las posibles intervenciones de mejora. Sin embargo, no es la totalidad del barrio la que se encuentra en mal estado, pues la



Fig. 35. Edificios de *la Flor* en la barriada de San José, Almendralejo.

zona central más cercana a la Parroquia de San José es la que se encuentra en mejores condiciones. También mejoraron las condiciones de la zona suroeste, gracias a las intervenciones en la Avenida de la Paz y las Mercedes. El sector central-noreste de este barrio es el que concentra la problemática discutida anteriormente, es la parte de la ciudad conocida como *La Flor*.

“La zona del santiago, todos los pisos esos que hay ahí están hechos un desastre, deberían construir nuevos, aunque ya lo están haciendo algunos”

Isabel Fernández Izquierdo

“El parque de las Mercedes por la noche, o la zona de la flor”

María Sánchez

“Los pisos de la zona de San José, los que están cerca del ambulatorio y el Carolina Coronado”

Leticia Cortés

“Conflictivos hay varios, el problema es que en calles que podemos considerar del centro han habido persecuciones a chicas, ataques a hombres...”

Fran Baena

“La Flor tiene edificios de la época franquista que parece que vayan a derrumbarse en cualquier momento, ya les va tocando algo como hicieron con las Mercedes y la Avenida de la Paz, porque es un barrio con una localización en el pueblo bastante buena”

Ángel Guerrero

“Los pisos o la flor. Hablo más de la flor porque vivo al lado. Intentaría cambiar sobre todo la zona de la Flor. Quizás habría que controlar más esas viviendas, reconstruirlas, controlar a los niños que no van al cole y todas esas cosas. Si a eso le unimos la mala iluminación que tiene por la noche y la poca gente que hay pues a mí me da mal rollo”

Begoña González López

Estas tres áreas de la ciudad son las zonas que he considerado más interesantes y, a la vez, más problemáticas. Podríamos entretenernos a analizar las carencias de otras zonas, como el barrio de San Roque o la Harnina, pero dada la potencialidad que he visto en la zona de la Flor, he considerado interesante la elección de esta zona como caso de estudio para este trabajo.

3.5.2. Análisis del caso práctico

El área de intervención consta de un trazado urbano con manzanas alargadas y calles longitudinales paralelas. Las manzanas se orientan estableciendo ramas de comunicación que conducen los recorridos hacia la zona donde se sitúan los equipamientos. Este sector de la ciudad constituye una especie de “colchón residencial” que funciona como transición entre el centro histórico y el sector más al sureste de la ciudad.



Fig. 36. Barrio de San José, Almendralejo.

Si nos centramos en el análisis de la zona, podemos comenzar describiendo su paisaje urbano para hacernos una idea de cómo es el barrio.

Se trata de un paisaje que varía de forma gradual desde su zona más cercana al centro hasta la zona más cercana a la banda de equipamientos. Es decir, las viviendas situadas más cercanas a la iglesia de San José se parecen bastante a las pertenecientes al centro histórico en su límite inferior; siendo viviendas de planta baja con un pequeño patio interior trasero. Mientras tanto, las viviendas que se localizan más próximas a los equipamientos, al ser posteriores, son de planta baja más dos (o incluso hasta cuatro plantas). También hay que destacar que las viviendas situadas a lo largo de la calle Ortega y Muñoz son de planta baja más cuatro (con excepciones).



Fig. 37. Equipamientos. Caso de estudio, Almendralejo.

Al sureste del sector hay una banda de equipamientos entre los cuales se sitúan parte de los edificios más relevantes de la ciudad. Entre ellos, un Ambulatorio, la Estación de Autobuses, los institutos Santiago Apóstol y Carolina Coronado, un Polideportivo, el Palacio del Vino y la Aceituna y el Colegio José de Espronceda. Por lo tanto, no se trata de un sector que se encuentre desatendido, sino que funciona como un área a través de la cual se transita hacia estos edificios de los que se sirven casi todos los habitantes, o todos, al menos alguna vez en sus vidas. Dado que el uso de esta banda de equipamientos es mayoritariamente de carácter docente, el uso de estas calles, principalmente la calle Ortega y Muñoz, se da sobre todo por parte de niños y jóvenes estudiantes. Es extraño que resulte ser una zona tan conflictiva, pero puede deberse a factores que no dependan tanto de los equipamientos que la rodean, sino de factores intrínsecos en su formalización como barrio.

Por otro lado, las personas que habitan este sector suelen ser, en primer lugar, personas mayores, que predominan por todo el sector, sobre todo en las zonas más próximas al centro histórico y a la iglesia de San José; en segundo lugar, las familias de mediana edad con nivel económico intermedio, que también habitan en la mayor parte del sector; y en tercer lugar, las familias de mediana edad y bajos recursos económicos, que se

distribuyen por la zona más cercana a los equipamientos y a la zona noreste del sector.

Atendiendo a la infraestructura de transporte, el viario se distribuye por la totalidad de las calles, siendo casi inexistentes las de uso peatonal exclusivo, y con calzadas de un único sentido con estacionamientos a ambos lados. El tráfico se distribuye con los mecanismos de señalización básicos para calles de trazado ortogonal de poca visibilidad, por lo que la peligrosidad de atropello es alta, también en parte debido al asfaltado, aunque se han instalado resaltos en algunos casos para evitar situaciones de riesgo, y también como consecuencia de accidentes anteriores. En la seguridad de las propias calles también influye una iluminación un tanto deficiente en algunos puntos.

Los espacios verdes pueden considerarse inexistentes en todo el sector. Suponemos que los urbanistas consideraron esta necesidad resuelta por el parque de la Piedad y el parque de las Mercedes, que se sitúan justo en los lindes del sector por su zona norte y oeste, respectivamente. En cuanto a los equipamientos del propio sector, el principal es de carácter religioso, siendo éste la iglesia de San José, que funciona como nodo articulador y que ha condicionado el trazado de la calle Santa María de Cora y la calle el Tercio, que son, junto con la calle Ortega y Muñoz y la calle Primero de Mayo, las cuatro arterias distribui-



Fig. 38. Espacios verdes y equipamientos del sector, Almendralejo.

doras principales que conectan el centro histórico con la banda de equipamientos. Al lado de la iglesia también se encuentra el Instituto de Idiomas, y ambos edificios forman una gran plaza que podría considerarse como la “puerta de entrada” al barrio. Es el punto del sector que relaciona el centro con San José, y juega un papel fundamental, ya que la carretera Santa Marta es una vía con bastante anchura por tener dos carriles de circulación con estacionamientos a ambos lados. Su peligrosidad es alta, ya que carece de rotondas en todo su trazado, exceptuando la entrada y la salida (de oeste a este) y el tráfico se regula a través de señalizaciones y semáforos.



Fig. 39. Calle Santa Marta, Almendralejo.

El barrio de San José se relaciona con el resto de la ciudad como un área de tránsito para las personas que no viven en él. Se trata también de una zona en la que no se puede andar por cualquier calle a cualquier hora, ya que las personas suelen evitar la zona de *La Flor*, situada en la parte noreste del sector.

Tras este primer análisis a gran escala, podemos entender las carencias y potencialidades del barrio. Ahora vamos a centrar el estudio en la zona mencionada anteriormente, *La Flor*, ya que esta es la parte más problemática del barrio y en la cual vamos a plantear las propuestas de intervención. No obstante, primero haremos un diagnóstico-resumen de los principales proble-

mas del barrio para tener una visión general de cómo debemos afrontar el problema de *La Flor* en su contexto, que es el barrio de San José. Por lo tanto, podemos establecer un diagnóstico del barrio teniendo en cuenta los siguientes principios:

El barrio tiene un tejido de uso casi exclusivamente residencial, por lo que se corresponde con el concepto de “ciudad dormitorio”, lo cual significa una falta de capacidad de interacción de este barrio con los habitantes de otras zonas de la ciudad, al carecer de diversidad de usos.

La zona de intervención sigue un modelo horizontal de crecimiento, con viviendas unifamiliares de poca altura (o una sola), lo que significa una baja densidad de población y, por lo tanto, una baja afluencia de personas del propio barrio a lo largo de sus calles.

La red de infraestructura viaria rodada es la verdadera articuladora de la trama del barrio, y define los espacios público y privado siguiendo los criterios de movilidad asociados a las necesidades de los conductores de vehículos, en lugar de responder ante las necesidades del peatón, y en especial, de las personas de movilidad reducida (aquellas que carecen de vehículo propio o que no están legalmente capacitadas para conducir). La red de carreteras también es la que da forma a la sección de la calle, sin protección solar, sin arbolado en muchos casos y con aceras de pequeña anchura debido a las zonas de estacionamiento que se dan a ambos lados de la calzada.

Existe una dramática carencia de espacios verdes públicos dentro del sector, por lo que hay una falta de espacios de relación, ocio y descanso que podrían crearse para incrementar la calidad de vida de los residentes y favorecer la conexión del barrio con el centro histórico, haciéndolo más permeable. También sería útil para que los habitantes de toda la ciudad se relacionen con el barrio de manera activa, y no utilizándolo simplemente como área de paso.

Tras esta primera aproximación para analizar el barrio en su conjunto y los principios enumerados anteriormente, vamos a centrar el estudio en la zona más problemática de este barrio. La zona conocida como *La Flor*.

La Flor es una parte del barrio de San José en la que, en la época del franquismo, se comenzó a construir bloques de viviendas sociales, que se intercalaban con las viviendas unifamiliares y pequeños negocios en planta baja que ya estaban allí. El ambiente de tranquilidad y buena convivencia se fue degradando con el paso de los años. Con la llegada de inmigración temporal que acude para trabajar en las épocas de vendimia y la falta de recursos económicos de estos grupos sociales, surge la problemática de los ‘pisos patera’, y como consecuencia la falta de integración y convivencia dentro de este sector de San José.



Fig. 40. Delimitación aproximada de *La Flor*, Almendralejo.

Las vías principales que atraviesan el sector son las calles Santa María de Cora y la calle Primero de Mayo. La calle Santa María de Cora conecta el centro con la Estación de autobuses, mientras que la calle Ortega y Muñoz constituye la principal vía de tránsito para acceder a la banda de equipamientos y a la zona de viviendas adosadas más al sureste de la ciudad.

El tejido urbano primigenio está constituido por viviendas de tipo unifamiliar de una sola planta entre medianeras. Poco a poco se fueron sustituyendo las de planta baja por viviendas de

mayor altura y bloques de vivienda de planta baja más tres. La mayoría de las manzanas tienen patios traseros en su interior. Sin embargo, algunas de ellas tienen incluso pasillos interiores por los que los propietarios acceden con el coche a sus garajes o para estacionarlos en el interior de las manzanas. Estos espacios son de gran interés a la hora de intervenir en el tejido urbano, ya que tienen la posibilidad de convertirse en espacios de relación entre las manzanas del barrio.



Fig. 41. Manzanas de *La Flor*, Almendralejo.

No obstante, se dan problemas relacionados con la falta de limpieza e higiene, el hacinamiento de las familias de bajos recursos en unos bloques de viviendas en muy mal estado, el absentismo escolar de los menores pertenecientes a estas familias y los conflictos entre estos grupos sociales y los residentes del barrio. Todo ello ha provocado una serie de consecuencias, no solo para el barrio, sino para toda la ciudad. La falta de seguridad en estas zonas es crítica, y más todavía, sabiendo que se trata de un lugar de tránsito diario y de retorno de los jóvenes que residen allí durante las noches de fin de semana.



Fig. 42-45. Fotografías del barrio de *La Flor*, Almendralejo.

3.5.3. Aplicación de las estrategias desde la perspectiva de género

La problemática a la que nos enfrentamos está relacionada con cuestiones de convivencia social y la falta de seguridad e higiene en las calles. Esto afecta en gran medida, tanto a las personas que residen en el barrio, como a los residentes temporales que se hacen en las viviendas.

Sin embargo, la falta de integración social afecta principalmente a las mujeres y niños, pues son los que quedan aislados en este sector de la ciudad, mientras que los hombres se desplazan para trabajar en los campos de cultivo. Estas mujeres se dedican a los trabajos de cuidados y manutención de los niños y jóvenes, que están sin escolarizar. Propiciar la integración en el mundo laboral de estas mujeres, escolarizando a los niños, sería una de las mejoras más importantes que se podrían dar. De esta manera, la situación económica de estas familias mejoraría en gran medida, y ayudaría a mejorar sus condiciones de vida.

La cuestión se centra en descubrir cómo la arquitectura puede ayudar a solucionar estos problemas a través del tratamiento del espacio público. Pensando en espacios de relación e integración social, no solo para que estas personas se relacionen abiertamente con el resto de la ciudad, sino también para que la ciudad pueda relacionarse con el barrio de San José y especialmente con la zona de *La Flor*. Esto brindaría seguridad para los vecinos de San José, y en especial, para las mujeres residentes en el barrio que deben regresar solas durante la noche. Por otro lado, beneficiaría la integración de los niños en la sociedad y en el colegio.

Uno de los objetivos de la propuesta de intervención es la búsqueda de espacios intersticiales dentro de las manzanas o en pequeñas áreas del espacio público para crear espacios de ocio y relación. Se puede intervenir realizando una especie de “acupuntura urbana”, relacionando pequeños espacios a través de corredores verdes. Estos corredores serían el resultado de repensar el uso de algunas de las calzadas principales que están destinadas al transporte mediante vehículo rodado. También incluirían una pequeña infraestructura de transporte integrada en los espacios verdes para fomentar el uso de bicicletas, inte-

grando esta red con la que ya diseñaron en el proyecto de intervención a escala urbana que se realizó en la avenida de la Paz.

Por otro lado, teniendo en cuenta las condiciones del barrio de San José, una propuesta interesante es la de cuidar el comercio local en el área. Cuidar el que ya está y fomentar la aparición de otros locales que sirvan para suplir las necesidades del barrio. Esto ayudaría a la diversificación de los usos dentro del sector y al fomento de diversas actividades de ocio y relación.

Por último, el incremento de la densidad de población es una necesidad que debe ir implementándose en las ciudades. Sin embargo, esto sucederá con el transcurso del tiempo, cuando las viviendas y los bloques de vivienda vayan sustituyéndose por otros edificios que incrementen el número de personas por metro cuadrado. Siempre teniendo en cuenta el contexto y el paisaje urbano para el diseño de estos edificios. Lo importante es tener todo esto en cuenta y promover la construcción de otro modelos de vivienda más allá de la vivienda unifamiliar entre medianeras y las viviendas adosadas.

Vamos a seleccionar una de las manzanas en las que podemos observar estos espacios intersticiales entre bloques de viviendas que pueden ser utilizados como espacios de relación. Esta manzana se encuentra en la parte centro-sureste del sector, conteniendo una de las zonas más problemáticas de *la Flor*. Se trata de una manzana formada por viviendas unifamiliares entre medianeras que conforman espacios interiores. Sin embargo, es en la zona más al sureste donde se encuentran cinco bloques de vivienda aislados, que son parte de los edificios más problemáticos de todo el barrio.



Fig. 46. Manzana seleccionada. *La Flor*, Almendralejo.

La aplicación de las estrategias se compone de:

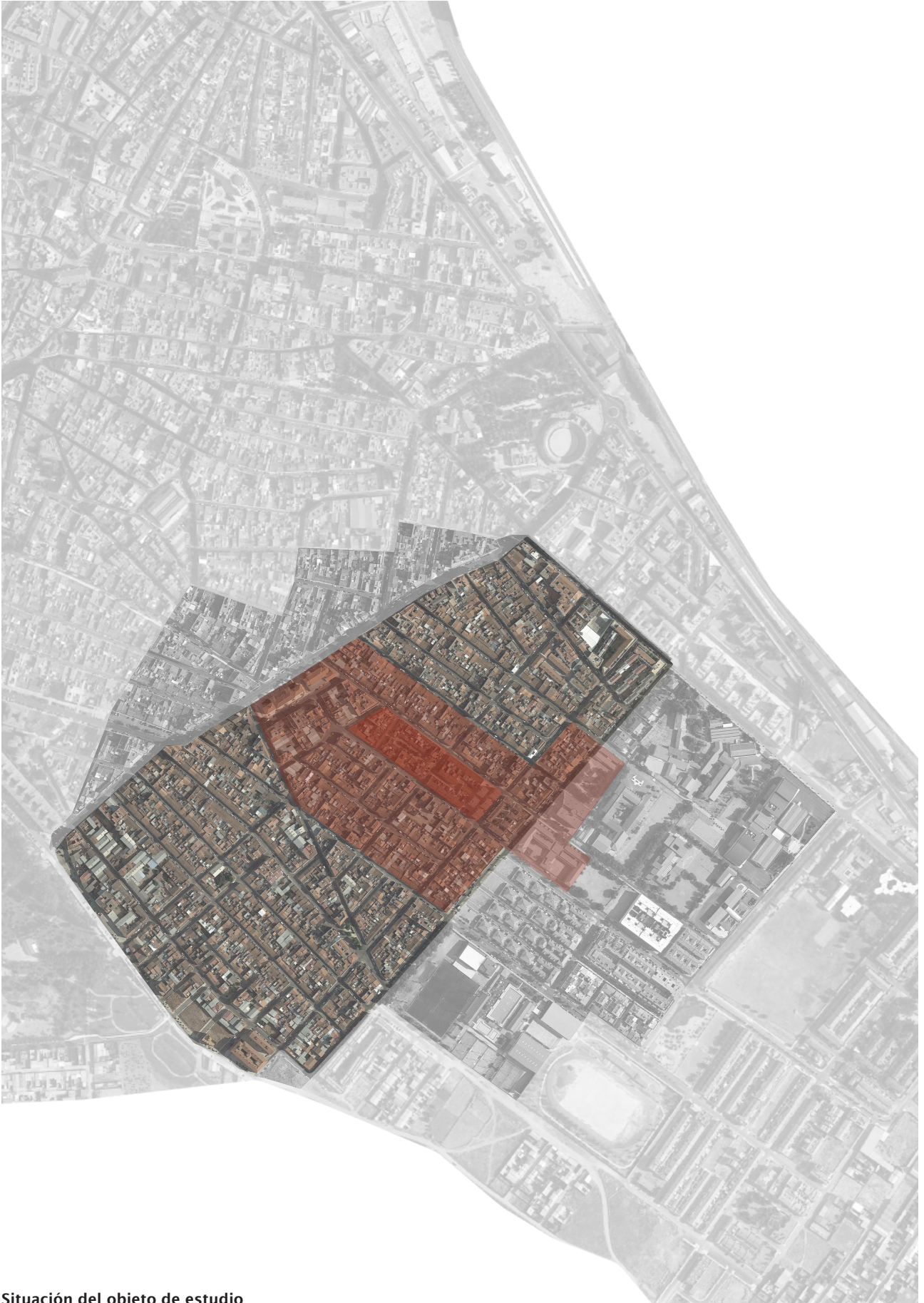
. La adaptación de los espacios interiores de las manzanas como espacios de relación que pueden tener relación, a su vez, con otros espacios interiores de otras manzanas. Esto formaría una red de espacios públicos peatonales entre las distintas manzanas del barrio. Estos espacios también contarían con iluminación suficiente y protección solar para el verano.

. La transformación de los viarios que articulan el barrio, restringiendo el tráfico temporal o permanentemente. En el caso del viario que discurre junto a nuestra manzana (calle Diego Téllez), he pensado en la posibilidad de restringirlo temporalmente, para evitar problemas de acceso a las cocheras, atendiendo previamente a los sentidos de circulación actuales de esta calzada y las que acometen a ella. También se incorporaría un carril bici en continuidad con la red de bicicletas existente que parte de la avenida de la Paz y que actualmente carece de continuidad.

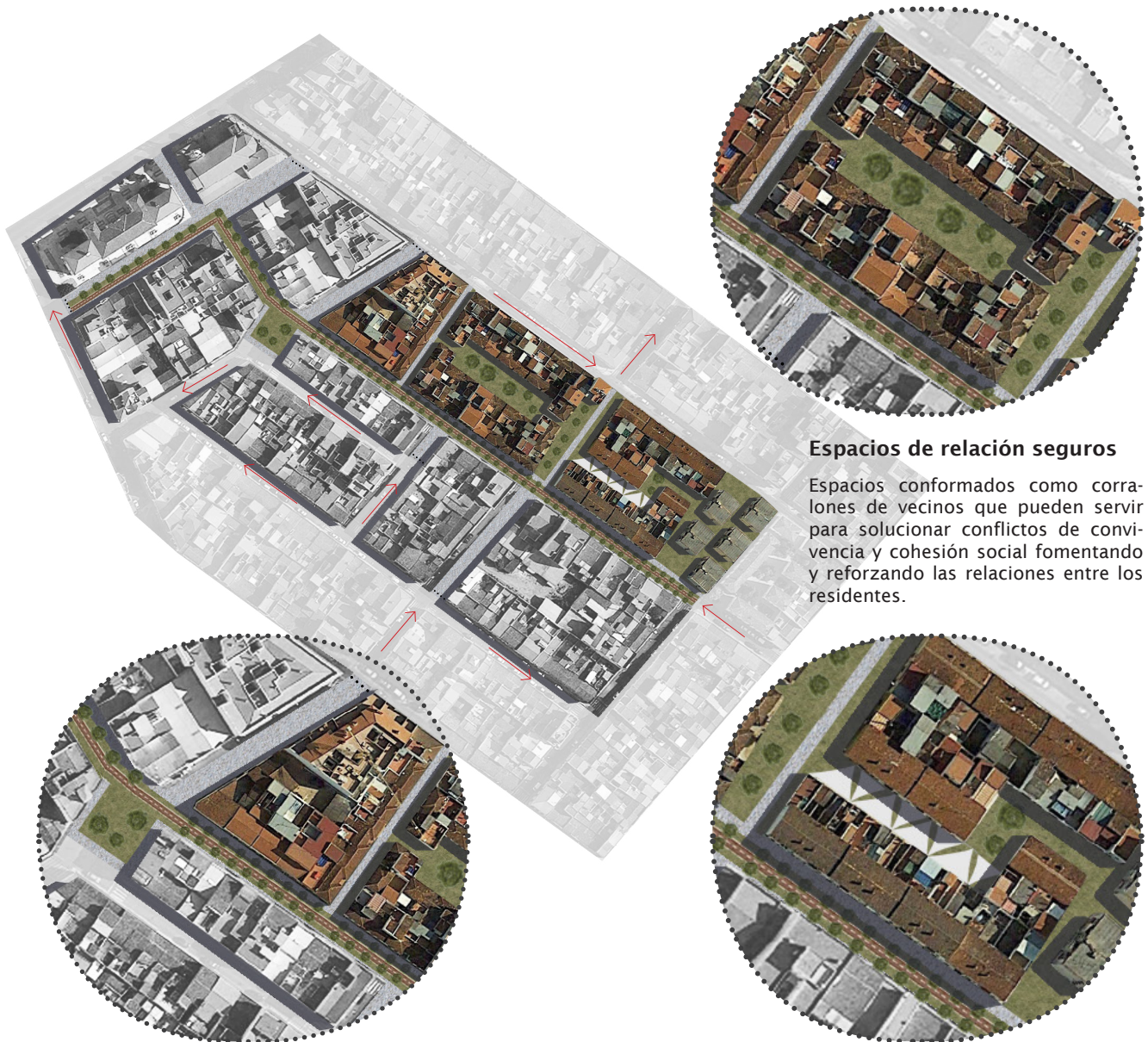
. La sección de la calle Diego Téllez pasaría de estar formada por Acerados, estacionamientos y asfalto a carril bici, pavimento de tránsito y trazado verde para aportar las bondades de la vegetación en áreas urbanas y mejorar la protección solar. En general, en el barrio no suele haber problema para encontrar estacionamientos, por lo que, es viable la eliminación de áreas de estacionamiento en algunas calles.

. Junto a nuestra manzana hay una rotonda que actualmente está rodeada por completo de asfalto. La peligrosidad en esta rotonda es alta, ya que es un área de asfalto muy grande y se trata de un barrio residencial en el que ancianos o niños pueden andar o correr por las calles y ser atropellados en este punto al que acometen gran número de vehículos para maniobrar.

. La peatonalización de los viarios cercanos a la Escuela de Idiomas y la iglesia de San Roque supondría una mejora en la plaza. Como ya habíamos destacado en el análisis del barrio, ésta plaza funciona como un elemento de referencia para el mismo, y peatonalizar estos viarios fomentaría su conexión con la calle Diego Téllez, las manzanas subsiguientes y la banda de equipamientos situada tras el barrio de San José.



Situación del objeto de estudio



Espacios de relación seguros

Espacios conformados como corrales de vecinos que pueden servir para solucionar conflictos de convivencia y cohesión social fomentando y reforzando las relaciones entre los residentes.

Relación de espacios públicos

Relación de la plaza con el viario y restricción total del acceso de los coches a ella. Instalación de pivotes mecánicos en las terminaciones de las calles transversales para regular acceso de los vehículos. Instalación de redes de iluminación colgadas para incrementar la seguridad del espacio público.

Elementos de protección

Para proteger los espacios del calor durante el verano. Pueden ser estructuras fijas o temporales, como las estructuras textiles. El arbolado también forma parte del sistema de protección contra las radiaciones solares.



Sección de viario propuesta



Estado previo de la calle

4. Discusión y conclusiones

La sociedad contemporánea está cambiando cada vez a mayor velocidad. Los modos de vida de las personas están siendo más diversos y sus trayectos más complejos. Los arquitectos debemos responder ante las necesidades de una sociedad sumida en los problemas de la edad contemporánea, como la superpoblación o el cambio climático. Aportar diferentes perspectivas al diseño urbano es una de las cosas más interesantes que podemos hacer para mejorar y adaptar las ciudades a las necesidades de nuestro tiempo.

El urbanismo se ha desarrollado centrando su diseño en la clasificación de los usos del suelo de forma separativa, e incluso, en muchos casos siguiendo el modelo de ciudad horizontal. Ha diseñado la infraestructura de transporte centrándose en el automóvil, reduciendo el tamaño de las aceras y los espacios para las personas. El espacio verde público se ha visto acotado en recintos cerrados puntuales en la ciudad. Sin embargo, el urbanismo ha funcionado, a pesar de sus carencias, y es gracias a estas reflexiones que podemos pensar en cómo mejorar el panorama de las ciudades de cara al futuro, siendo conscientes de las necesidades que tendrá la sociedad.

La perspectiva de género es uno de los pilares en los que debe basarse el diseño urbano del futuro, ya que aporta una visión sobre las necesidades de las mujeres y pone en valor la importancia del trabajo no remunerado. Por otro lado, también fortalece las relaciones sociales dando importancia a los espacios de relación para los niños y las personas mayores, y destaca la importancia de la seguridad en el espacio público. En términos de movilidad, la perspectiva de género propone facilitar las conexiones entre el trabajo y las áreas de relación y cuidados, potenciando el transporte público como medio de transporte principal para todos.

Gracias al caso de estudio propuesto, hemos podido analizar Almendralejo como una ciudad en la que, a partir de un crecimiento urbano determinado, como hemos visto en las planimetrías de 1938 y 1956, aquellos barrios que rodean al centro histórico se han desarrollado con una problemática característica. Nos hemos encontrado con un barrio monofuncional, con problemas de cohesión social y de convivencia en el que es necesario incrementar la seguridad en el espacio público por el bien de los que allí residen y por el bien del resto de la población. Hemos analizado las carencias de estos sectores, encontrando similitudes con los problemas del urbanismo actual, y nos han servido para proponer ideas implementando la perspectiva de género como herramienta fundamental.

Por último, y como reflexión personal sobre mi experiencia en la realización de este trabajo, debo concluir que ha sido muy gratificante el desenlace del mismo. Sin embargo, lo más importante para mí no es tanto la conclusión de este trabajo, como el proceso de investigación del mismo, que me ha llevado a relacionar el urbanismo con una línea de investigación que ha sido de mi interés desde antes de comenzar mis estudios en la universidad: la teoría de género. Gracias a esto, tengo una visión más precisa enfocada al futuro y una línea de investigación que formará parte de mi arquitectura.

5. Bibliografía

Libros

Lefebvre, H., (1969). *El derecho a la ciudad*. España: Ediciones Península.

Col·lectiu Punt 6, (2017). *Entornos habitables*. España: Col·lectiu Punt 6.

García Ramón, M.D., Ortiz Guitart, A., Prats Ferret, M. (2014). *Espacios públicos. Género y diversidad. Geografías para unas ciudades inclusivas*. España: Icaria.

Román, M., Velázquez, I., (2008). *Guía de urbanismo con perspectiva de género*. España: Consejería de Política Social, Mujer e Inmigración.

Espiegel, C., (2007). *Heroínas del espacio*. España: Ediciones Generales de la Construcción.

Navarro, V., *Historia de Almendralejo*, España: Grafisur.

Varillo-Rodríguez, M., (2013). *La Bauhaus y sus "experimentos innecesarios": las arquitectas prófugas*. España: Arte, Individuo y Sociedad.

Jacobs, J., (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. España: Capitán Swing Libros S.L.

Col·lectiu Punt 6. *Mujeres trabajando*. España: Col·lectiu Punt 6.

Col·lectiu Punt 6. *Nocturnas*. España: Col·lectiu Punt 6.

Hayden, D., (1986). *Redesigning the American Dream*. Ed: W.W. Norton

a+t research group, (2014). *This is Hybrid. An analysis of mixed-use buildings*. Ed: a+t architecture publisher

Sánchez de Madariaga, I., *Urbanismo con perspectiva de género*. España: editorial Ikadi.

Ibáñez Martínez, M.L., (2007). *La sostenibilidad socio-ambiental de las ciudades desde la perspectiva de género*. Ed. C. Velayos, O. Barrios, A. Figueruelo, T. López.

Durán, M.A., (1998). *La ciudad compartida. Conocimiento, afecto y uso*. Ed. Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España

Fraisse, G., (2003). *Los dos gobiernos: la familia y la ciudad. Feminismos*. Ediciones Cátedra S.A.

Harvey, D., (2012). *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Traducción de Juanmari Madariaga. Madrid, Ediciones Akal, S.A.

Hernández Pezzi, C., (1996). *La ciudad compartida. El género de la arquitectura*. Ed. Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España.

Ceviedo, M., (2010). *Arquitectura y género. Espacio público / Espacio privado*. Barcelona, Icaria editorial, S.A.

Bourdieu, P., (2000). *La dominación masculina*. Traducción de Joaquín Jordá. Editorial Anagrama, Barcelona.

Artículos

Mixí Martínez, Z., Casanovas, R., Ciocchetto, A., Fonseca, M., Gutiérrez Valdivia, B., (2011). Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo. *Revista Feminismo/s. La arquitectura y el urbanismo con perspectiva de género*, 17 (1), 105-129.

Pastor, A.M., (2018). Ciudades para la igualdad: ¿Qué es el urbanismo con perspectiva de género? Recuperado desde: <https://www.elboletin.com>

Hayden, D., (1979). ¿Cómo sería una ciudad no sexista? Especulaciones sobre vivienda, diseño urbano y empleo. *Boletín CF+S especial Mujer y Ciudad*, 7 (1). Recuperado desde: <http://habitat.aq.upm.es>

Heynen, H., (2012). Genius, gender and architecture: The Star System as Exemplified in the Pritzker Prize, *Architectural Theory Review*, 17 (2-3), 331-345. Recuperado desde: <https://www.researchgate.net>

Trabajos de investigación

AAVV, (1996). *La Carta Europea de la Mujer en la Ciudad*. Experiencia seleccionada en el Concurso de Buenas Prácticas patrocinado por Dubai.

Calero Carretero, J.A., Carmona Barrero, J.D. (2015). *Arquitecturas y transformaciones urbanas en Almendralejo (1850-1950)*. Asociación Histórica de Almendralejo (91-116).

Trabajos Fin de grado (TFG)

Campos Pérez, J., (2018). *La vivienda plurifamiliar con perspectiva de género. Feminismo y arquitectura en Sevilla*. Universidad de Sevilla.

Trabajos Fin de Máster (TFM)

Novas, M., (2014). *Arquitectura y género. Una reflexión teórica*. Instituto Universitario de Estudios Feministas y de Género, Universidad Jaume I, Comunidad Valenciana.

Pérez Salaverria, M.T., (2011). *Inseguridad de las mujeres en los espacios públicos de las ciudades de América Latina*. Instituto de Inverstigaciones Feministas, Universidad Complutense de Madrid.

Videoconferencias

Valcárcel, A. [Carlos Santiago Domènech]. (30 de octubre, 2017). La nueva cultura política desde una perspectiva de género [Archivo de vídeo]. Recuperado desde: <https://www.youtube.com/watch?v=gsCjMPvsXE8&t=1594s>

Valcárcel, A. [EMC Encuentros MultiCódigo]. (1 de abril, 2019). Conferencia de Clausura [Archivo de vídeo]. Recuperado desde: <https://www.youtube.com/watch?v=aiPR1Lt0ZnM>

6. Referencias

Fig. 1. Fontelles, R. Carta de Atenas, Le Corbusier, 2016 [Fotografía]. Recuperado desde: <https://arquipopblog.wordpress.com>

Fig. 2. Tráfico congestionado en Bangkok, Tailandia [Fotografía]. Recuperado desde: <https://la.network>

Fig. 3. Manifestación de sufragistas en Nueva York, 1918 [Fotografía]. Recuperado desde: <https://sucepedia.fandom.com>

Fig. 4. Protestas contra el gobierno británico, 1913 [Fotografía]. Recuperado desde: <https://diario16.com>

Fig. 5. Autoría propia. Movimientos pendulares y poligonales, 2019 [Diagrama].

Fig. 6. Autoría propia. Sector de la provincia de Limburgo, Bélgica, 2019 [Ortofotografía]. Recuperado desde: Google Earth Pro.

Fig. 7. Autoría propia. Área metropolitana de Sevilla, 2019 [Ortofotografía]. Recuperado desde: Google Earth Pro.

Fig. 8. Autoría propia. Área metropolitana de Amberes, 2019 [Ortofotografía]. Recuperado desde: Google Earth Pro.

Fig. 9. Espacio Colectivo Arquitectos y Opus. Concurso de anteproyecto para el corredor verde de Cali en Colombia. [Representación 3D]. Recuperado desde: <https://www.plataformaarquitectura.cl>

Fig. 10. De Castro, A. Infraestructura de transporte ligada al espacio verde, 2018 [Fotografía]. Recuperado desde: <https://www.elperiodicodearagon.com>

Fig. 11. Gran Vía, Madrid, 2018 [Fotografía]. Recuperado desde: <https://cadenaser.com>

Fig. 12. Anwar, M. Conductora saudí mostrando su licencia de conducir, 2018 [Fotografía]. Recuperado desde: <https://www.clarin.com>

Fig. 13. Analysis of uses by sections and percentages, 2014 [Dibujo]. Recuperado desde: a+t research group, (2014). *This is Hybrid. An analysis of mixed-use buildings*. Ed: a+t architecture publisher

Fig. 14. Evolución demográfica de Almendralejo desde 1842 hasta 2015, 2017 [Gráfico]. Recuperado desde: <https://es.wikipedia.org>

Fig. 15. Parroquia de la Purificación [Fotografía]. Recuperado desde: <https://es.wikipedia.org>

Fig. 16. Palacio de Monsalud [Fotografía]. Recuperado desde: <https://www.flickr.com>

Fig. 17. Círculo Mercantil [Fotografía]. Recuperado desde: <https://sites.google.com>

Fig. 18. El Obrero Extremeño [Fotografía]. Recuperado desde: <https://es.wikipedia.org>

Fig. 19. Teatro Carolina Coronado [Fotografía]. Recuperado desde: <http://trochan->

doporextremadura.blogspot.com

Fig. 20. Palacio de justicia [Fotografía]. Recuperado desde: <http://radiocomarcadebarros.blogspot.com>

Fig. 21. Plaza de Toros [Fotografía]. Recuperado desde: <https://www.elperiodicoextremadura.com>

Fig. 22. Autoría propia. Comarca Tierra de Barros. Vías de comunicación y núcleos de población principales [Ortofotografía]. Recuperado desde: Google Earth Pro.

Fig. 23. Plano de Almendralejo, 1665 [Dibujo]. Recuperado desde: Calero Carretero, J.A., Carmona Barrero, J.D. (2015). Arquitecturas y transformaciones urbanas en Almendralejo (1850-1950). Asociación Histórica de Almendralejo (91-116).

Fig. 24. Plano de Almendralejo, 1863 [Planimetría histórica]. Recuperado desde: <https://www.ign.es> (Instituto Geográfico Nacional)

Fig. 25. Plano de Almendralejo, 1938 [Planimetría histórica]. Recuperado desde: <https://www.ign.es> (Instituto Geográfico Nacional)

Fig. 26. Plano de Almendralejo, 1956 [Planimetría histórica]. Recuperado desde: <http://almendralejoenfotos.blogspot.com>

Fig. 27. Autoría propia. Áreas de crecimiento urbano de Almendralejo, 2019 [Planimetría]. DWG Recuperado desde: <http://sitex.gobex.es>

Fig. 28. Jacinto B. B. Parque de Espronceda, Almendralejo [Fotografía]. Recuperado desde: <http://trochandoporextremadura.blogspot.com>

Fig. 29. Autoría propia. Vías principales de comunicación de Almendralejo, 2019 [Ortofotografía]. DWG Recuperado desde: Google Earth Pro

Fig. 30. Autoría propia. Plano de Almendralejo, la Farola, 2019 [Planimetría]. DWG Recuperado desde: <http://sitex.gobex.es>

Fig. 31. Avenida Juan Carlos Rodríguez Ibarra (N-630), Almendralejo [Fotografía]. Recuperado desde: <https://www.almendralejoaldia.com>

Fig. 32. Autoría propia. Plano de Almendralejo, las 300 [Planimetría]. Recuperado desde: <http://sitex.gobex.es>

Fig. 33. Las 300 viviendas, Almendralejo [Fotografía]. Recuperado desde: <https://www.almendralejoaldia.com>

Fig. 34. Autoría propia. Plano de Almendralejo, San José [Planimetría]. Recuperado desde: <http://sitex.gobex.es>

Fig. 35. Edificios de la Flor en la barriada de San José, Almendralejo [Fotografía]. Recuperado desde: <http://www.cronistasoficiales.com>

Fig. 36. Autoría propia. Barrio de San José, Almendralejo [Ortofotografía]. Recuperado desde: Google Earth Pro

Fig. 37. Autoría propia. Equipamientos. Caso de estudio, Almendralejo [Ortofotografía]. Recuperado desde: Google Earth Pro

Fig. 38. Autoría propia. Equipamientos y espacios verdes del sector, Almendralejo [Ortofotografía]. Recuperado desde: Google Earth Pro

Fig. 39. Autoría propia. Calle Santa Marta, Almendralejo [Ortofotografía]. Recuperado desde: Google Earth Pro

Fig. 40. Autoría propia. Delimitación aproximada de La Flor, Almendralejo [Ortofotografía]. Recuperado desde: Google Earth Pro

Fig. 41. Autoría propia. Manzanas de la Flor, Almendralejo [Ortofotografía]. Recuperado desde: Google Earth Pro

Fig. 42. Fotografías del barrio de la Flor, Almendralejo [Fotografía]. Recuperado desde: <https://www.elperiodicoextremadura.com>

Fig. 43. Fotografías del barrio de la Flor, Almendralejo [Fotografía]. Recuperado desde: <https://www.hoy.es>

Fig. 44. Fotografías del barrio de la Flor, Almendralejo [Fotografía]. Recuperado desde: <https://www.hoy.es>

Fig. 45. Fotografías del barrio de la Flor, Almendralejo [Fotografía]. Recuperado desde: <https://www.hoy.es>

Fig. 46. Autoría propia. Manzana seleccionada. La Flor, Almendralejo [Ortofotografía]. Recuperado desde: Google Earth Pro